

Arnhem, septiembre de 1944

Operación Market-Garden

Stephen Badsey



OSPREY
PUBLISHING

Arnhem, septiembre de 1944

Operación Market-Garden

Arnhem, septiembre de 1944

Operación Market-Garden



Stephen Badsey

© 2008 RBA Coleccionables, S.A. de la traducción

Pérez Galdós, 36 bis, 08012 Barcelona

<http://www.rba.coleccionables.com>

Tel. atención al cliente: 902 49 49 50

Realización: Editec

Traducción de Juan Rey Segura

Edición: Paco Sánchez Pina

Título original: *Amhem 1944: Operation Market Garden*

© 1993 Osprey Publishing Ltd

Distribuye en España

Sociedad General Española de Librería

Avda. Valdeparra, 29 (Pol. Ind.)

28108-Alcobendas (Madrid)

Tel.: 91 657 69 00

ISBN: 978-84-473-5782-8

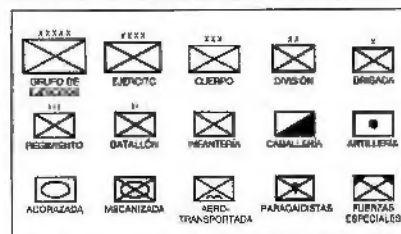
Depósito Legal: M-29863-2008

Impreso en España. Printed in Spain

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del copyright, bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción parcial o total de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo público.

El editor ha hecho todos los esfuerzos posibles para obtener los permisos pertinentes de todo el material reproducido en este libro. Si se hubiera producido alguna omisión, pedimos que nos hagan llegar por escrito la solicitud correspondiente para subsanar al error.

CLAVE DE SÍMBOLOS MILITARES



INTRODUCCIÓN	6
CRONOLOGÍA	10
COMANDANTES ENFRENTADOS	11
Comandantes aliados • Comandantes alemanes	
EJÉRCITOS ENFRENTADOS	16
Fuerzas aliadas • Orden de batalla aliado • Fuerzas alemanas • Orden de batalla alemán	
PLANES ENFRENTADOS	27
El plan aliado • El plan alemán	
LA INVASIÓN DESDE EL AIRE, DEL 16 AL 17 DE SEPTIEMBRE	33
EL ATAQUE ALIADO, 17 DE SEPTIEMBRE	42
EL FRACASO ALIADO, 18 DE SEPTIEMBRE	47
EL CONTRAATAQUE ALEMÁN, 19 DE SEPTIEMBRE	57
EL ESTANCAMIENTO, 20 DE SEPTIEMBRE	61
EL NUEVO PLAN ALIADO, DEL 21 AL 22 DE SEPTIEMBRE	70
EL FINAL EN ARNHEM, DEL 23 AL 26 DE SEPTIEMBRE	77
EL DÍA DESPUÉS	88
EL CAMPO DE BATALLA, HOY	93
BIBLIOGRAFÍA	94
ÍNDICE	95

INTRODUCCIÓN

La batalla de Arnhem, más conocida por su nombre en clave aliado de operación «Market-Garden», fue la batalla de fuerzas aero-transportadas más grande de la historia y el único intento de los Aliados durante la Segunda Guerra Mundial de usar esta clase de tropas en Europa en una misión estratégica. Fue una batalla de grupos de ejércitos que sumaban centenares de miles de hombres —el 21º Grupo de Ejércitos del mariscal sir Bernard Montgomery contra el Grupo de Ejércitos B del mariscal Walther Model—, pero, pese a ello, su resultado pasó a depender de las acciones de unas pocas fuerzas y batallones individuales que combatían en algunos puntos cruciales. Más que una batalla estructurada con un comienzo y un final claros, empezó el 17 de septiembre de 1944 con una confusa y cambiante pauta de acontecimientos y terminó diez días más tarde con la que sería la única gran derrota en la carrera de Montgomery y de los Aliados en la campaña de Europa noroccidental.

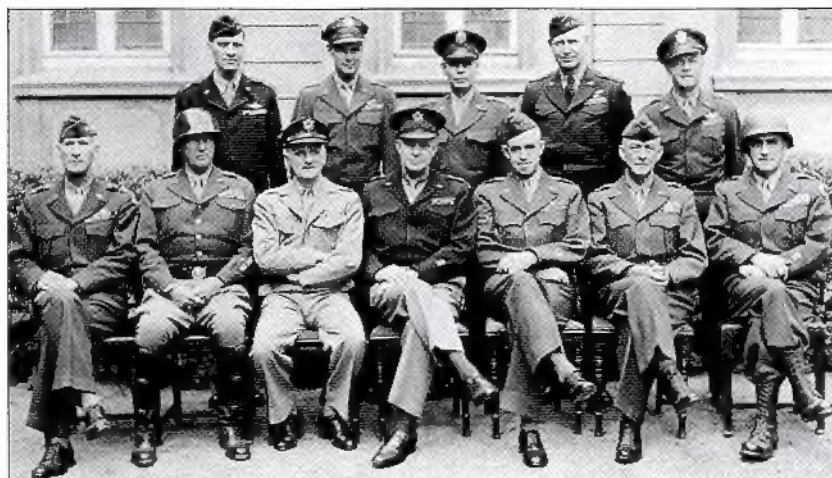
El origen directo de la batalla de Arnhem fue, en realidad, la mayor victoria de Montgomery, en la batalla de Normandía: la destrucción del Grupo de Ejércitos B (el Séptimo Ejército y el Quinto Panzer) en la bolsa de Falaise en agosto de 1944, que fue un desastre para el III Reich de Adolf Hitler. De las 38 divisiones alemanas desplegadas en Normandía, 25 fueron completamente destruidas con al menos 240.000 hombres muertos o heridos y 200.000 más hechos prisioneros. El mariscal Model, nombrado el 18 de agosto comandante en jefe del Oeste (Oberbefehlshaber West o OB West) y comandante del Grupo de Ejércitos B, comenzó su tarea dirigiendo la huida de sus destrozadas fuerzas a través del norte de Francia hacia Bélgica y Holanda.

En la planificación anterior al Día D del 6 de junio, los Aliados habían supuesto que avanzarían a buen ritmo hacia el interior, con el general Dwight D. Eisenhower, comandante del Cuartel General Supremo de las Fuerzas Expedicionarias Aliadas (SHAEF), recibiendo de Montgomery el control de la batalla terrestre después de unas pocas semanas y dirigiendo sus tres grupos de ejércitos (el 21.º de

LA PERSECUCIÓN ALIADA, DEL 26







El general Eisenhower con los altos mandos del 12.º Grupo de Ejércitos de Bradley, en mayo de 1945, al final de la guerra en Europa. De izquierda a derecha, el teniente general William H. Simpson, comandante del Noveno Ejército; Patton, el general Carl Spaatz, comandante de las Fuerzas Aéreas Estratégicas y Tácticas de EE UU; Eisenhower, Bradley, Hodges y el teniente general T. Gerow, comandante del Decimoquinto Ejército (no formado aún en septiembre de 1944). De pie, entre Eisenhower y Bradley, el teniente general Walter Bedell Smith, jefe de Estado Mayor de Eisenhower, y junto a él, con gorra de plato, el teniente general Hoyt S. Vandenberg, que reemplazó a Brereton al mando de la 9.ª Fuerza Aérea el 7 de agosto de 1944.

Montgomery, el 12.º del teniente general Omar Bradley y el 6.º del teniente general Jacob Devers, que venía del sur de Francia) en un amplio frente y contra una fuerte defensa alemana. Sin embargo, la batalla de Normandía había consistido en semanas de virtual estancamiento y duros combates, seguidos del repentino colapso alemán resultante de la bolsa de Falaise. La dimensión real de esta victoria acarreo la ruina a Montgomery. El éxito en Normandía había dependido de la cooperación entre los distintos miembros aliados y sus servicios. Ahora, con la inesperada destrucción del Grupo de Ejércitos B, muchos en ambos bandos creían que la historia se repetiría y que agosto de 1944 en Francia sería agosto de 1918 de nuevo, con Alemania virtualmente derrotada y destinada a rendirse antes de que terminase el año.

Después de algún retraso, Eisenhower se preparó para recibir el mando de Montgomery el 1 de septiembre, estableciendo el cuartel general de SHAEF en Granville, al oeste de Normandía. El 13 de agosto, cuando se completaba el cerco del Grupo de Ejércitos B, Montgomery planteó por primera vez a Eisenhower la idea de cambiar la estrategia aliada por un avance de «único esfuerzo», desarrollado por su 21.º Grupo de Ejércitos con el apoyo del Primer Ejército estadounidense bajo el mando del general de división Courtney Hodges, a través de Francia y los Países Bajos y hasta Alemania. El argumento de Montgomery era que la resistencia alemana frente él era insignificante, mientras que no había suficientes medios de transporte para mantener avanzando simultáneamente a los tres grupos de ejércitos a más de 500 km de Normandía. Incluso las flotas de transporte aéreo aliado destinadas a montar operaciones acrotransportadas estaban siendo empleadas para abastecer a los Grupos de Ejércitos 21 y 12. Montgomery pidió a Eisenhower que nombrara un comandante de fuerzas terrestres para ejecutar el «único esfuerzo», ofreciéndose incluso a servir a las órdenes de Bradley si fuera necesario, a cambio de que las fuerzas del sur renunciaran a ser abastecidas.

Cualquiera que fuese el mérito de este argumento, fue rechazado con firmeza por Bradley, para quien la dirección de Montgomery de la batalla de Normandía había sido profundamente sospechosa, situándose entre los comandantes estadounidenses que pensaban que habían ganado en Normandía *a pesar de Montgomery* y no *a causa de él*. Con la victoria final a la vista, era el momento para que la destreza estadounidense se mostrase por sí misma y sin que Montgomery ni los británicos contasen para ello. El plan de Montgomery habría significado la detención de las tropas estadounidenses que avanzaban



Como parte de la creación del Primer Ejército Aerotransportado aliado, el general de división Matthew Ridgway de la 82.ª División Aerotransportada (All American) fue promovido al mando del nuevo XVIII Cuerpo Aerotransportado y reemplazado por su segundo, el general de brigada James «Slim Jim» Gavin. Esta foto muestra la ceremonia de entrega del mando el 10 de agosto. De izquierda a derecha, Gavin, Eisenhower, Ridgway y Brereton, quien todavía lleva el distintivo de hombro de la 9.ª Fuerza Aérea.

hacia Alemania, nada menos que el Tercer Ejército al mando del viejo rival de Montgomery, el teniente general George S. Patton.

El 23 de agosto Montgomery apuró sus presiones sobre Eisenhower para que accediera a que el 21.º Grupo de Ejércitos en el norte de Francia tuviera la prioridad en el abastecimiento (lo que Montgomery interpretaba como *absoluta* prioridad) para abrir los puertos del canal de la Mancha a los abastecimientos aliados y acabar con las rampas de lanzamiento de las bombas volantes V-1 que caían sobre el sur de Inglaterra. La principal misión de Bradley sería apoyar este esfuerzo con el Primer Ejército estadounidense, enviando la mayor parte de sus divisiones a Aachen (Aquisgrán). Por el contrario, Bradley convino discretamente con Patton en continuar con el avance en el sur hacia Alemania, reteniendo el Primer Ejército esta-

dounidense y dirigiéndolo progresivamente hacia el sur, lejos del 21.º Grupo de Ejércitos. A finales de agosto, cuando el avance del Tercer Ejército estadounidense comenzó a detenerse a las puertas de Alemania por falta de combustible, las relaciones entre Montgomery y los generales estadounidenses difícilmente hubieran podido llegar a ser peores.

La victoria aliada en la batalla de Normandía había dependido también muy intensamente del apoyo aéreo masivo a las tropas de tierra, una tarea impuesta por Eisenhower a los a menudo reticentes aviadores de las Fuerzas Aéreas Expedicionarias Aliadas (AEAF) al mando del impopular mariscal del aire sir Trafford Leigh-Mallory. Las fuerzas de bombarderos pesados del Mando de Bombardeo de la RAF y la 8.ª Fuerza Aérea de la USAAF volvieron a su estrategia preferida de bombardear las ciudades alemanas, mientras que las fuerzas tácticas del SHAEF se dividieron por contingentes nacionales, con la 9.ª Fuerza Aérea de la USAAF apoyando al 12.º Grupo de Ejércitos y la 2.ª Fuerza Aérea Táctica de la RAF haciendo lo propio con el 21.º Grupo de Ejércitos. Puesto que la Luftwaffe (las fuerzas aéreas alemanas) en el oeste apenas existían, y los Aliados disfrutaban de una incuestionable superioridad aérea, tal cosa no parecía muy importante.

Antes del Día D, el Estado Mayor del SHAEF había comprendido la necesidad de nuevos cuarteles generales para coordinar las distintas fuerzas aéreas aliadas para las operaciones aerotransportadas y, a partir del desmantelamiento de las AEAF, Eisenhower creó el 2 de agosto el Cuartel General de Fuerzas Aerotransportadas Combinadas, bajo el mando del teniente general Lewis Brereton, el muy controvertido ex comandante de la 9.ª Fuerza Aérea, que no era del gusto de Bradley. El 16 de agosto se le cambió el nombre por el de Primer Ejército Aerotransportado Aliado, como parte del plan de distracción organizado en torno al ficticio 1.º Grupo de Ejércitos Estadounidense (FUSAG) que había engañado a los alemanes durante meses.

Bajo presiones de Washington, donde el jefe del Estado Mayor, general George C. Marshall, y el comandante de las Fuerzas Aéreas del Ejército, el general Henry «Hap» Arnold, querían una gran operación aerotransportada antes de que acabara la guerra, Eisenhower puso el Primer Ejército Aerotransportado Aliado bajo el control del 21.º Grupo de Ejércitos. Cuando la crisis del abastecimiento y la disputa sobre las estrategias que se debían seguir comenzaron a empeorar, la maraña de intereses en conflicto alumbró como solución de compromiso la operación aerotransportada «Market-Garden».

CRONOLOGÍA

1944

- 13 de agosto** Montgomery sugiere a Eisenhower su plan de «esfuerzo único».
- 16 de agosto** Se forma el Primer Ejército Aerotransportado Aliado.
- 23 de agosto** Eisenhower da prioridad a la ofensiva de Montgomery en el norte.
- 26 de agosto** El XXX Cuerpo británico comienza su avance desde el Sena.
- 29 de agosto** El Tercer Ejército estadounidense comienza a quedarse sin combustible.
- 1 de septiembre** Eisenhower recibe el mando de las fuerzas de tierra de manos de Montgomery.
- 2 de septiembre** Eisenhower adopta el plan del «doble esfuerzo».
- 3 de septiembre** Browning amenaza con dimitir. Von Rundstedt es puesto al frente del OB Oeste. El XXX Cuerpo libera Bruselas.
- 4 de septiembre** El XXX Cuerpo libera Amberes y se detiene. Se crea el Primer Ejército Paracaidista alemán, que se confía a Student.
- 5 de septiembre** «Martes Loco» en Holanda.
- 10 de septiembre** Se aprueba «Market-Garden» en una reunión celebrada en Bruselas entre Eisenhower y Montgomery. La División Acorazada de la Guardia captura el «puente de Joe».
- 16 de septiembre** Los primeros ataques aéreos de «Market-Garden» comienzan después de anochecer.
- 17 de septiembre**
- Día D de la operación «Market-Garden» y comienzo de la batalla de Arnhem.**
El I Cuerpo Aerotransportado británico, el XXX Cuerpo y el XII Cuerpo comienzan su ataque.
- 18 de septiembre** Segundo desembarco aerotransportado. El VIII Cuerpo comienza su ataque.
- 19 de septiembre** Tercer desembarco aerotransportado. El XXX Cuerpo alcanza Nimega.
- 20 de septiembre** Cruce al asalto en Nimega. Ataques alemanes en los altos de Groesbeek.
- 21 de septiembre** Cuarto desembarco aerotransportado. Los alemanes retoman el puente de Arnhem.
- 22 de septiembre** Eisenhower abandona el plan «Market-Garden».
- 23 de septiembre** Quinto desembarco aerotransportado.
- 26 de septiembre** Operación «Berlín»: retirada de la 1.ª Aerotransportada británica. Fin de la batalla de Arnhem.
- 5 de octubre** Terminan los últimos ataques alemanes en el corredor de «Market-Garden».
- 7 de octubre** Ataques aéreos alemanes cierran el puente de Arnhem.
- 27 de noviembre** Las últimas tropas del Primer Ejército Aerotransportado Aliado abandonan el corredor de «Market-Garden».
- 16 de diciembre** Comienza la ofensiva alemana en las Ardenas.

1945

- 4 de febrero** Los alemanes destruyen el puente de Arnhem.
- 24 de marzo** Operación «Varsity».
- 14 de abril** Los Aliados liberan Arnhem.
- 8 de mayo** Día V-E (de la victoria en Europa): rendición incondicional de Alemania.

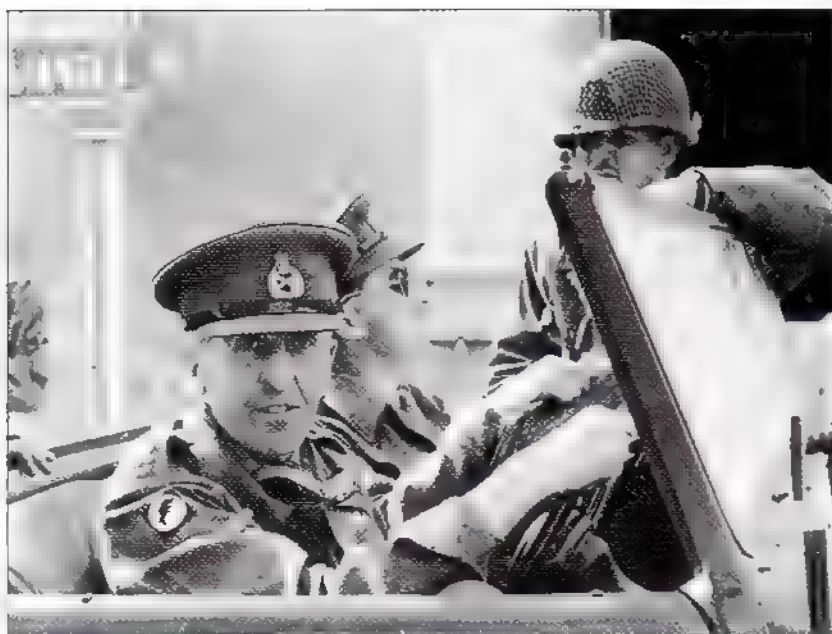
COMANDANTES ENFRENTADOS

COMANDANTES ALIADOS

El 1 de septiembre, Eisenhower recibió formalmente el mando de las fuerzas terrestres de las manos de Montgomery. Al día siguiente, después de reunirse con Bradley, Hodges y Patton, emitió su propia interpretación de las prioridades de Montgomery, y que no era sino una estrategia de «doble esfuerzo» en el norte y el sur que incluía también el avance del Tercer Ejército estadounidense. Las comunicaciones desde el cuartel general del SHAEF en Granville eran tan deficientes que mensajes de alta prioridad como éste tardaron tres días en llegar a Montgomery y a Bradley. El mismo día en que Eisenhower quedó inmovilizado por una luxación de rodilla, las demandas políticas se incrementaron, porque el 5 de septiembre Winston Churchill y los jefes de Estado Mayor británicos partieron hacia Quebec para mantener una gran conferencia sobre estrategia con el presidente Roosevelt y sus asesores militares. En estas circunstancias, Eisenhower tuvo pocas oportunidades de ejercer un control efectivo de las fuerzas terrestres o sobre sus discrepantes subordinados.

Montgomery, como era su costumbre, permaneció en el cuartel general táctico del 21.º Grupo de Ejércitos confiando en su jefe de Estado Mayor, el general de división Francis «Freddy» de Guingand, para representarle en el SHAEF. Desafortunadamente, el 9 de septiembre de Guingand sufrió un colapso por agotamiento y Montgomery le envió a casa una semana para

El teniente general Brian Horrocks en Normandía, en julio de 1944, unos días antes de sufrir un colapso. Horrocks había sido herido por un avión alemán mientras mandaba el XIII Cuerpo en Italia y nunca se recuperó del todo. Nótese el símbolo en el hombro, muy claro, del XXX Cuerpo, un jabalí corriendo. (IWM B9532)





Un carro Cromwell del 1.º Batallón (Acorazado) de los Coldstream Guards de la División Acorazada de la Guardia recibe una entusiasta bienvenida en el centro de Bruselas el 4 de septiembre. Las tropas de vanguardia de la división llegaron a Bruselas al anochecer del día anterior. El rápido avance del XXX Cuerpo desde el Sena fue una completa sorpresa para los críticos de Montgomery, que le consideraban un comandante de movimientos lentos y transformaron el argumento a favor de la estrategia del «único esfuerzo». (IWM BU480)

que descansara. Montgomery no veía en la estrategia del «doble esfuerzo» nada diferente de la estrategia original del amplio avance, que en su opinión no podría ser sostenida. A pesar de varios encuentros entre Bradley y Montgomery, la separación física y los problemas de comunicación agravaron la ruptura de relaciones entre el 21.º Grupo de Ejércitos y los estadounidenses.

Con la activación del SHAEF, Montgomery fue promovido de general al mando de las 43 divisiones del SHAEF a mariscal de campo con mando en las 14 divisiones de su 21.º Grupo de Ejércitos: en la práctica, y con el Primer Ejército canadiense ocupado en la limpieza de los puertos del Canal, ese mando se extendía a tan sólo los tres cuerpos de ejército (ocho divisiones y cuatro brigadas acorazadas) del Segundo Ejército británico al mando del teniente general sir Miles «Bimbo» Dempsey. Como efectivo comandante terrestre en «Market-Garden», Dempsey siguió siendo un absoluto enigma, completamente a la sombra de su ilustre y aristocrático superior y, en apariencia, feliz de cargar con la culpa de los errores de éste.

En Normandía, Montgomery había confiado para sus grandes ofensivas en el inteligente comandante del VII Cuerpo británico, el teniente general sir Richard O'Connor. Sin embargo, a comienzos de agosto, Montgomery tiró de un viejo protegido, el teniente general Brian Horrocks («Jorrocks» para todo el mundo) que todavía se recuperaba de sus heridas, para mandar el XXX Cuerpo británico. El 20 de agosto, la salud de Horrocks decayó y cayó enfermo con fiebre. Montgomery ocultó este hecho mientras Horrocks se recuperaba, y el 26 de agosto situó al XXX Cuerpo a la cabeza del victorioso avance del Segundo Ejército británico al norte del Sena. Las dos semanas siguientes, Horrocks mandó desde un carro de combate el avance de 300 km, casi sin oposición, del XXX Cuerpo, liberando Arras el 1 de septiembre, Bruselas el 3 de septiembre y Amberes el 4 de septiembre, seguido por el XII Cuerpo del teniente general Neil Ritchie. Incapaz de

Frederick Arthur Montague Browning junto (a la izquierda) al general de división **Stanislaw Sosabowski**, comandante de la 1.ª Brigada Paracaidista polaca, que estaba a sus órdenes. Con 47 años en 1944 y antiguo oficial de Granaderos de la Guardia, Browning había ganado la Orden de Servicios Distinguidos en la Primera Guerra Mundial y había tenido su primer encuentro con Churchill cuando compartieron un refugio en 1916.



imprimir esa misma velocidad a la totalidad del Segundo Ejército, Montgomery ordenó al VIII Cuerpo dejar de avanzar y detenerse en el Sena, donde el pragmático O'Connor empezaba a organizar otro destino para él.

En Amberes, el XXX Cuerpo se detuvo, en gran parte a causa del agotamiento y la falta de combustible. Aunque su repentino avance casi había atrapado entre la costa y el estuario del Escalda a la mayor parte de Decimocuarto Ejército alemán del general Gustav von Zangen, Horrocks no pudo recorrer la corta distancia al norte de Amberes que le hubiera permitido cerrar el cerco. En cambio, después de una pausa de dos días, el XXX Cuerpo comenzó a desplegarse hacia el este intentando forzar los canales Alberto y Mosa-Escalda y presionando hacia Holanda. El 8 de septiembre, el primer lanzamiento de cohetes V-2 alemanes contra el sur de Inglaterra desde rampas situadas en el norte de Holanda dio una razón extra a la necesidad de avance del Segundo Ejército británico.

Mientras tanto, el teniente general Brereton se encontraba en el cuartel general del SHAEF buscando un papel para el Primer Ejército Aerotransportado aliado. Brereton era un ex piloto de la Primera Guerra Mundial, gran bebedor y de vida ajetreada, que tenía una notable habilidad para prosperar a partir de las derrotas y que se veía a sí mismo como el organizador de la fuerza aérea, más que como un simple comandante del Ejército. Estaba decidido a colmar los deseos del general Arnold utilizando las tres divisiones aerotransportadas asignadas al Primer Ejército Aerotransportado aliado en una sola operación.

El segundo de Brereton en el mando del Primer Ejército Aerotransportado aliado era el comandante del I Cuerpo Aerotransportado británico, teniente general F.A.M. «Boy» Browning. Gallardo personaje, había sido elegido por Churchill para mandar las fuerzas aerotransportadas británicas en 1941 y las había formado recurriendo a la manipulación política y administrativa del *establishment* militar británico como protegido que era del almirante lord Louis Mountbatten. Despertaba rechazo y desconfianza entre los estadounidenses, que lo veían como el típico aristócrata altanero británico, y estaba dispuesto a llevar al combate las tropas que había formado antes de que la guerra terminara.



El mariscal Gerd von Rundstedt (a la izquierda) con el *Obergruppenführer* Josef «Sepp» Dietrich (gesticulando), que mandó brevemente el Quinto Ejército Panzer. Von Rundstedt estuvo al frente del Grupo de Ejércitos B desde el 10 de marzo de 1942 hasta el 2 de julio de 1944, siendo cesado por insubordinación tras sus críticas a la dirección de la batalla de Normandía por Hitler. No obstante presidió el «tribunal de honor» del Ejército alemán después del intento de asesinato de Hitler y se sintió incapaz de rechazar la llamada de Hitler para que volviera al servicio activo en septiembre.

En repetidas ocasiones durante agosto, las operaciones aerotransportadas habían sido planeadas y luego canceladas en la medida en que la velocidad del avance aliado las hacía innecesarias. El 2 de septiembre, un salto de las tres divisiones cerca de Lille y Courtrai, para el que el Segundo Ejército había detenido su avance, fue cancelado en el último momento cuando Bradley desvió el Primer Ejército estadounidense para liberar esa área. El asunto hizo crisis cuando Brereton acordó con el SHAEF un nuevo lanzamiento para el 4 de septiembre, sólo para descubrir que Browning había pactado una operación enteramente diferente con el 21.º Grupo de Ejércitos, utilizando tan sólo el I Cuerpo Aerotransportado para apoyar el avance hacia el norte, en dirección a Holanda, del XXX Cuerpo, el día 6 de septiembre. Browning amenazó con dimitir para detener el plan de Brereton, dejando en muy mal lugar las relaciones entre ambos. Desde Eisenhower hasta Browning y Horrocks, la cadena de mando aliada para «Market-Garden» estaba francamente desorganizada.

COMANDANTES ALEMANES

Desde 1941, Adolf Hitler había ejercido un control directo sobre las operaciones militares alemanas desde el cuartel general del Oberkommando der Wehrmacht (OKW) en Rastenburg (Alemania oriental). El 14 de julio de 1944 falló por poco un complot a cargo de altos oficiales alemanes para matar a Hitler en Rastenburg, provocando que el resto de la guerra se librara bajo una nube de sospecha en la que la retirada o el fracaso podían acarrear el arresto por traición.

El *shock* producido por el avance del Segundo Ejército británico propició un cambio inmediato en el mando alemán del oeste. El 3 de septiembre, el mariscal Gerd von Rundstedt, un anciano aristócrata cuya lealtad era incuestionable, fue llamado para recibir el mando del OB del Oeste de manos del mariscal Model, aunque como un mero administrador, liberando a Model para que se concentrara en el Grupo de Ejércitos B y en la defensa de Holanda y el noroeste de Alemania. Model era un prusiano sin origen



aristocrático que se había ganado una reputación en el Frente del Este como «bombero del Führer», capaz de hacerse cargo de una derrota y convertirla en contraataque, lo que constituía precisamente el desafío que ahora se presentaba. En seguida indicó a Rastenburg que necesitaba más de 25 divisiones para detener el avance aliado. El día siguiente, mientras Model organizaba la huida del Decimoquinto Ejército a través del estuario del Escalda, el OKW alertó al general Kurt Student, antiguo comandante de las fuerzas aerotransportadas alemanas y gran experto en su utilización, para que tomase el mando del nuevo Primer Ejército Paracaidista dentro del Grupo de Ejércitos B, que se formaría al este del Decimoquinto Ejército y con su cuartel general en Hertogenbosch, en Holanda central. Model también ordenó al II Cuerpo Panzer, con dos divisiones acorazadas que habían sido virtualmente destruidas en la bolsa de Falaise, que se reunieran cerca de su cuartel general en Arnhem. El comandante del II Cuerpo Panzer, el *Obergruppenführer* Wilhelm «Willi» Bittrich, como Brereton un antiguo piloto y un especialista en la defensa frente a operaciones aerotransportadas, había tomado el mando del cuerpo el 28 de julio y lo había conducido a la aniquilación en Falaise.

IZQUIERDA El mariscal Otto Moritz Walther Model. Tenía 53 años en 1944 y había ganado la Cruz de Hierro de primera clase y la Cruz de Caballero con Espadas en la Primera Guerra Mundial. A pesar de sus orígenes humildes, siempre trató de aparecer como un aristócrata prusiano, incluso usando habitualmente un monóculo. Fiel a su particular visión de la tradición militar alemana, Model se suicidó en 1945 antes que ceder a la rendición. (IWM MH12850)

DERECHA Kurt Student, en una imagen posterior a su ascenso a coronel general y al mando del Grupo de Ejércitos H después de «Market-Garden». Nacido en 1890 dentro de la pequeña nobleza prusiana, Student fue pionero en el uso de las fuerzas aerotransportadas alemanas, a las que mandó en Francia en 1940 y en la captura de Creta en 1941, que fue la única operación estratégica aerotransportada que tuvo un completo éxito en toda la guerra. En parte a causa de su alto coste en bajas, los alemanes no organizaron más operaciones de esta clase después de Creta, y la carrera de Student languideció hasta septiembre de 1944. (IWM MH6100)

EJÉRCITOS ENFRENTADOS

FUERZAS ALIADAS

En septiembre de 1944, el Segundo Ejército británico había superado mucho del amateurismo que le marcó al comienzo de la guerra, y ya era un ejército victorioso en la cumbre de su capacidad. Incluso así, y aunque su artillería e ingenieros eran excelentes y su infantería casi invencible en defensa, padecía cierta reputación de lentitud y poca coordinación en el ataque. Después de soportar lo peor de la lucha en Normandía, a la que siguió la persecución de los alemanes a través de Francia, estaba casi exhausto, con bajas por fatiga de combate que alcanzaban proporciones epidémicas. Estaba escaso de tropas y, para mantener su potencia, Montgomery se había visto obligado a disolver una división a principios de septiembre. Los soldados que quedaban, que creían que la guerra estaba virtualmente ganada, eran cada vez más reacios a arriesgar sus vidas.

El Segundo Ejército británico también había excedido la capacidad de sus abastecimientos, de sus servicios de información táctica y de mucho de su apoyo aéreo. Casi la mitad de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica estaba comprometida con el Primer Ejército canadiense, y el resto estaba buscando aeródromos adecuados en Bélgica. A medida que la resistencia alemana se endurecía, el teniente general Dempsey acentuaba su preocupación por la debilidad del ataque en el norte que se proponía para Holanda, y Montgomery estuvo de acuerdo en retrasarlo hasta el 10 de septiembre. Ese día, la División Acorazada de la Guardia, bajo el mando del general de división Allan Adair, cap-

De izquierda a derecha, el general de división Allan Adair, comandante de la División Acorazada de la Guardia, Montgomery, Horrocks, y el general de división G.P.B. «Pip» Roberts, comandante de la 11.ª División Acorazada, que fue transferida del XXX Cuerpo al VIII para la operación «Market-Garden». La foto está tomada cerca del canal Alberto el viernes 15 de septiembre. Aunque Montgomery se encontraba a gran distancia de «Market-Garden» para alejarse de la batalla, el testimonio fotográfico sugiere que estaba fuertemente implicado, incluso hasta el nivel de división. Tanto Horrocks como Montgomery llevan una variante del colete de cuero sin mangas muy popular entre los oficiales británicos y el segundo de ellos una cazadora de vuelo de la RAF. (IWM B9973)





turó un puente intacto, rápidamente bautizado como «el puente de Joe», sobre el canal del Mosa-Escalda (de 50 m de ancho) cerca de Neerpelt, convirtiéndose en la opción natural para dirigir el avance del XXX Cuerpo, al mando del todavía enfermo Horrocks.

Como otras unidades acorazadas británicas, la División Acorazada de la Guardia había abandonado su organización formal en Normandía, adoptando una estructura de «grupo» que emparejaba un batallón acorazado con otro motorizado del mismo regimiento. Los guardias estaban especialmente seleccionados y la división tenía una reputación muy alta; pero, como ocurría en otras divisiones, la escasez de infantería la había obligado a reducir algunos batallones de tres a dos compañías, y muchos de los reemplazos más recientes habían venido de formaciones tan ajenas como baterías de artillería antiaérea. Con todo, la División Acorazada de la Guardia sumaba cerca de 13 000 hombres y 200 carros. Después de sufrir 1 400 bajas durante dos meses en Normandía, perdió 600 hombres más en diez días de combate a lo largo de los canales belgas, haciéndose pocas ilusiones acerca de las intenciones combativas de los alemanes.

Hay pocos datos exactos sobre las cifras de las formaciones más grandes, pero el XXX Cuerpo sumaba unos 100.000 hombres mientras que el Segundo Ejército superaba los 800.000 en total.

También el 10 de septiembre, el todavía lesionado Eisenhower voló a Bruselas con su segundo, el teniente general sir Arthur Tedder, para encontrarse finalmente con Montgomery. Este tenso encuentro produjo otro cambio de planes. A cambio de la promesa de más abastecimientos hecha por Eisenhower, Montgomery retrasaría su avance hacia el norte en Holanda con el fin de utilizar conjuntamente el grueso del Segundo Ejército y el Primer Ejército Aerotransportado aliado. El nombre en clave del plan era «Market-Garden» y, si tenía éxito, Montgomery esperaba utilizarlo para forzar a Eisenhower a aceptar el «único esfuerzo» en el norte.

Durante septiembre, el teniente general Brereton aumentó los efectivos del Estado Mayor del Primer Ejército Aerotransportado aliado de 323 miem-

El C-47 Dakota (oficialmente llamado «Skytrain» por la USAAF) fue la bestia de carga del transporte aéreo aliado durante la guerra. Este avión en concreto estaba en servicio en el IX Mando de Transporte de Tropas de la USAAF para «Market-Garden» en septiembre de 1944. Los marcos en el fuselaje indican que ha realizado tres lanzamientos de paracaidistas, cinco evacuaciones de bajas y catorce vuelos de transporte (el símbolo del camello). El uso de sus aparatos para misiones de abastecimiento fue una constante fuente de problemas para las fuerzas aerotransportadas. Junto a los paracaidistas (probablemente polacos) y frente al Dakota hay un miembro de la tripulación con cazadora de vuelo y gorra de béisbol.



bros a 1.385. Su componente aéreo constaba de cerca de 1.300 aviones C-47 Dakota y 250 Albemarle, Halifax y Stirling de la RAF, junto con cerca de 200 planeadores. Los pilotos de transporte eran contemplados como «no combatientes» por la U SAAF y generalmente tenían menos graduación que las tripulaciones de los cazas y bombarderos. A diferencia de los estadounidenses, los pilotos de planeadores y los exploradores estaban entrenados para luchar como soldados de infantería una vez que estuvieran sobre el terreno.

Los elementos terrestres del Primer Ejército Aerotransportado aliado eran cerca de 35 000 soldados que volarían directamente hasta el objetivo, más un contingente extra que llegaría más tarde.

El cuartel general del XVIII Cuerpo Aerotransportado estadounidense, al mando del general Matthew Ridgway, se completó en septiembre, pero el teniente general Browning estaba todavía atareado convirtiendo el cuartel general administrativo de las fuerzas aerotransportadas británicas en el del I Cuerpo Aerotransportado. En particular, la sección de transmisiones de Browning no se creó hasta el 2 de septiembre, y no tenía ningún enlace directo con la 2.ª Fuerza Aérea Táctica ni con ninguna otra fuerza aérea aliada. Los intentos muy tardíos de proporcionar oficiales de enlace aéreo a la planificación de «Market-Garden» resultaron un fracaso. Como Horrocks en el XXX Cuerpo, Browning tampoco tenía ningún oficial de enlace holandés en su cuartel general; sin embargo, todas las divisiones aerotransportadas tenían oficiales holandeses para «Market-Garden».

La 82.ª y la 101.ª Divisiones Aerotransportadas estadounidenses tenían cada una de ellas tres regimientos, compuestos, a su vez, de tres batallones de infantería paracaidista, que eran voluntarios, y uno de infantería en planeadores, cuyos integrantes no lo eran. Cada división tenía 36 cañones, dos veces más que las divisiones aerotransportadas británicas. Todas estas tropas

IZQUIERDA Personal de la 1.ª Brigada Paracaidista polaca, que utilizaba equipo británico, pliega un paracaídas. Fabricado en seda, nailon o una variedad de algodón, el paracaídas británico Tipo X era de un diseño muy sencillo y no se acompañaba de paracaídas de reserva. (Los paracaidistas estadounidenses llevaban dos paracaídas del tipo T-5).

DERECHA Un paracaidista estadounidense es ayudado a cargar al hombro un contenedor de equipo. Lleva el nuevo uniforme M-43 con el «parche de invasión» (la bandera estadounidense), aunque no lleva la insignia divisionaria en la otra manga, lo que sugiere que se trata de un ejercicio anterior a «Market-Garden». Llevar un paquete de vendas o de primeros auxilios en el frontal del casco era una práctica común.



Un sargento piloto del Regimiento de Pilotos de Planeadores, con las insignias de rango y las alas de piloto (con una «G» que indica que se trata de un segundo piloto) en la chaqueta camuflada Denison. Está armado con un fusil Lee-Enfield Mk IV, velo mimético.

El otro hombre, que empuña una ametralladora ligera Bren, podría pertenecer a cualquiera de las unidades aerotransportadas británicas en Arnhem, puesto que en la chaqueta mimética no se llevaban insignias de unidad o rango. Su casco es del primer modelo, con el atalaje de cuero, y se ha anudado sobre los hombros, a modo de caga, el velo mimético.

estaban especialmente entrenadas y eran de la mejor calidad, y tanto ellas como los oficiales tenían experiencias recientes en combate. Las dos divisiones estaban en plena tarea de reemplazar las 10.000 bajas sufridas en Normandía.

La 1.ª División Aerotransportada británica consistía en dos brigadas del Regimiento Paracaidista, formadas por voluntarios de otras unidades, y una brigada en planeadores, más el añadido de la 1.ª Brigada Paracaidista polaca al mando del general Stanislaw Sosabowski. Muchos de sus batallones tenían una considerable experiencia previa en combate y, como los estadounidenses, sus soldados estaban muy cualificados. Pero nunca habían luchado antes como una división ni tampoco al mando de su actual jefe, el general de división R.E. «Roy» Urquhart. En la reserva se encontraba la 52.ª División (Lowland), preparada para ser transportada a bordo de aviones C-47 Dakota una vez se dispusiera de aeródromos para ese fin, así como dos pequeñas unidades de ingenieros, una británica y otra estadounidense.



El equipo de un paracaidista británico es presentado al rey Jorge VI en una inspección en mayo de 1944. En la muestra se encuentra la veralón británica del «saco de piernas» que lleva el equipo del soldado, que se soltaba durante el descenso, sujeto con una cuerda, para evitar el peligro de sufrir daños al llegar al suelo. Este saco contiene un PIAT (un lanzagranadas contracarro), que tenía un alcance efectivo de unos 50 m. (IWM H38712)

ORDEN DE BATALLA ALIADO

CUARTEL GENERAL SUPREMO DE LAS FUERZAS EXPEDICIONARIAS ALIADAS

Comandante supremo: general Dwight D. Eisenhower

Segundo del comandante supremo: capitán general de aviación sir Arthur Tedder

Jefe de Estado Mayor: general de división Walter Bedell Smith

12.º GRUPO DE EJÉRCITOS

Teniente general Omar N. Bradley

PRIMER EJÉRCITO ESTADOUNIDENSE (desde el 24 de septiembre)

Teniente general Courtney H. Hodges

XIX Cuerpo

General de división Charles H. Corlett

2.ª División Acorazada

30.ª División de Infantería

7.ª División Acorazada (desde el 27 de septiembre)

29.ª División de Infantería (desde el 27 de septiembre)

113.º Grupo de Caballería

21.º GRUPO DE EJÉRCITOS

Mariscal de campo sir Bernard Montgomery

Jefe de Estado Mayor: general de división FW de Guingand

SEGUNDO EJÉRCITO BRITÁNICO

Teniente general sir Miles Dempsey

XII Cuerpo

Teniente general N.M. Ritchie

7.ª División Acorazada

General de división G.L. Verney

15.ª División (escocesa)

General de división C.M. Barber

53.ª División (galesa)

General de división R.K. Ross

VIII Cuerpo

Teniente general sir Richard O'Connor

11.ª División Acorazada

General de división G.P.B. Roberts

3.ª División

General de división L.G. Whistler

4.ª Brigada Acorazada

General de brigada R.M.P. Carver

1.ª Brigada belga

Coronel B. Piron

XXX Cuerpo

Teniente general B.G. Horrocks

2.º Regimiento de Caballería de la Guardia Real

División Acorazada de la Guardia

General de división A.H.S. Adair

5.ª Brigada de la Guardia (Granaderos/irlandeses)
32.ª Brigada de la Guardia (Coldstream/galeses)

43.ª División (Wessex)

General de división G. Thomas
129.ª Brigada: 4 SLI, 4 y 5 Wits
130.ª Brigada: 7 Hamps, 4 y 5 Dorsets
214.ª Brigada: 7 SLI, 1 Worcs, 5 DCU
Batallón de ametralladoras: 8 Middlesex

50.ª División (Northumbrian) (asocia a, VII Cuerpo e 18 de septiembre)

General de división D.A.H. Graham
69.ª Brigada: 5 East Yorks, 6 y 7 Green Howards
151.ª Brigada: 6, 8 y 9 DLI
231.ª Brigada: 2 Devons, 1 Hamps, 1 Dorsets
Batallón de ametralladoras: 2 Cheshires

8.ª Brigada Acorazada

General de brigada E.G. Prior-Palmer

Brigada Real de los Países Bajos «Princesa Irene»

Coronel A. de Ruyter van Steveninck

PRIMER EJÉRCITO AEROTRANSPORTADO ALIADO

Teniente general Lewis H. Brereton

Segundo: teniente general F.A.M. Browning

Elemento aéreo

IX MANDO DE TRANSPORTE DE TROPAS DE LA USAAF

General de división Paul L. Williams
Ala 52: Grupos 61, 313, 314, 315, 316 y 349 (Dakota)
Ala 53: Grupos 434, 435, 436, 437 y 438 (Dakota)
Ala 50: Grupos 439, 440, 441 y 442 (Dakota)
Total: 60 escuadrones con 1.100 aviones

GRUPO 38 DE LA RAF

General de división L.N. Hollinghurst
Escuadrones 190, 196, 295, 299, 570 y 620 (Stirling)
Escuadrones 296, 287, 298 y 644 (Halifax/Albemarle)
Total: 12 escuadrones con 240 aviones

GRUPO 46 DE LA RAF

General de brigada A.L. Fiddament (hasta el 15 de sept.)
General de brigada L. Darva
Escuadrones 48, 233, 271, 437 (RCAF), 512 y 575 (Dakota)
Total: 6 escuadrones con 279 aviones

Elemento terrestre

XVIII CUERPO AEROTRANSPORTADO ESTADOUNIDENSE

General de división Matthew B. Ridgway

82.ª División Aerotransportada («All American»)

General de brigada James Gavin
504.º Regimiento de Infantería Paracaidista
505.º Regimiento de Infantería Paracaidista
508.º Regimiento de Infantería Paracaidista
325.º Regimiento de Infantería en Planeador
376.º Batallón de Artillería de Campaña Paracaidista
319.º Batallón de Artillería de Campaña en Planeador
320.º Batallón de Artillería de Campaña en Planeador

101.ª División Aerotransportada («Screaming Eagles»)

General de división Maxwell Taylor
501.º Regimiento de Infantería Paracaidista

502.º Regimiento de Infantería Paracaidista
 506.º Regimiento de Infantería Paracaidista
 327.º Regimiento de Infantería en Planeador
 377.º Batallón de Artillería de Campaña Paracaidista
 321.º Batallón de Artillería de Campaña en Planeador
 907.º Batallón de Artillería de Campaña en Planeador

I CUERPO AEROTRANSPORTADO BRITÁNICO

Teniente general F.A.M. Browning

1.ª División Aerotransportada

General de división R.E. Urquhart

1.ª Brigada Paracaidista: 1, 2 y 3 Para

4.ª Brigada Paracaidista: 10, 11 y 156 Para

1.ª Brigada en Planeadores, 1 Border, 2 South Staffs, 7 KOSB

1.º Regimiento Ligero en Planeadores Artillería Real

1.ª Brigada Paracaidista polaca Independiente

General de división Stanisław Sosabowski

1, 2 y 3 de Infantería Paracaidista

52.ª División (Lowland) (aerotransportable)

General de división E. Hakeswell-Smith

155.ª Brigada: 7/9 Royal Scots, 4 KOSB, 6 HLI

156.ª Brigada: 4/5 Scots Fusiliers, 6 Cameronians, 1 Glasgow Highlanders

157.ª Brigada: 5 KOSB, 7 Cameronians, 5 HLI

Batallón de ametralladoras: 7 Manchesters

79, 80 y 186 Regimientos de Campaña, 1.º Regimiento de Montaña y 54.º Regimiento

Contracarro de la Artillería Real

FUERZAS AÉREAS

2.ª FUERZA AÉREA TÁCTICA DE LA RAF

Teniente general sir Arthur Coningham

83.º GRUPO DE LA RAF

General de división Marshall H. Broadhurst

39.ª Ala de Reconocimiento (RCAF) (Spitfire)

Alas 121, 122, 123 y 143 (Typhoon)

Alas 125, 126 (RCAF) y 127 (RCAF) (Spitfire)

Total: 29 escuadrones con 350 aviones

2.º GRUPO DE LA RAF

General de división B.E. Embry

Alas 136, 138 y 140 (Mosquito)

Alas 137 y 139 (B-25 Mitchell)

Total: 13 escuadrones con 160 aviones

84.º GRUPO DE LA RAF (no participó en la batalla)

General de división E.O. Brown

Fuerzas aéreas en acción el 17 de septiembre:

DEFENSA AÉREA DE GRAN BRETAÑA, DE LA RAF (MANDO DE CAZA)

Teniente general sir Roderic Hill

MANDO DE BOMBARDEO DE LA RAF

Capitán general sir Arthur Harris

MANDO COSTERO DE LA RAF

Capitán general sir Shorto Douglas

9.ª FUERZA AÉREA DE LA USAAF

Teniente general Hoyt S. Vandenberg

8.ª FUERZA AÉREA DE LA USAAF

Teniente general James H. Doolittle

FUERZAS ALEMANAS

El 1 de septiembre, el OB West informó de que disponía del equivalente a nueve divisiones de infantería y dos debilitadas divisiones acorazadas al norte de las Ardenas, y que estaba superada en una proporción de diez a uno en carros de combate, tres a uno en artillería y absolutamente en aviación. La captura de Amberes el 4 de septiembre provocó al día siguiente el «martes loco», cuando las tropas alemanas de retaguardia del Mando de las Fuerzas Armadas de Holanda empezaron a retirarse en medio del caos. En tales circunstancias, era imposible ningún recuento de las fuerzas alemanas disponibles frente a «Market-Garden», pero las estimaciones aliadas sugerían que no serían más de 15.000 hombres y 250 carros el 7 de septiembre. El gran logro de Model fue organizar una defensa coherente en sólo diez días. En conjunto, 82.000 hombres, 46.000 vehículos y 530 cañones del Decimoquinto Ejército escaparon a través del estuario del Escalda el 23 de septiembre, y algunos de ellos pudieron reforzar el Primer Ejército Paracaidista al tiempo que comenzaba «Market-Garden». Otros combatientes llegaron virtualmente sin estrenar desde las unidades de reserva, o estaban agrupados juntos en formaciones improvisadas.

La unidad básica de combate para «Market-Garden» era el *Kampfgruppe* (grupo de combate), una formación improvisada sin tamaño ni fuerza fijos. Algunos eran más pequeños que batallones, pero los que desempeñaron un importante papel en «Market-Garden» eran las divisiones destruidas y luego reconstituidas, muy débiles en infantería pero fuertes en artillería y cañones de asalto, con un tamaño y una capacidad de combate más o menos igual a una brigada aliada. El *Kampfgruppe* Walther, que se defendía del XXX Cuerpo, cambiaba su estructura a diario, incluyendo tropas del Ejército, la Marina, la Luftwaffe y las Waffen SS, y existió menos de un mes (la identidad de su jefe ni siquiera ha trascendido). El *Kampfgruppe* Chill había sido formado por el teniente general Kurt Chill a partir de los restos de la 85.^a División de Infantería y de las Divisiones 84 y 89. Incluso formaciones alemanas convencionales en «Market-Garden» rara vez estuvieron al completo. La 59.^a División de Infantería del teniente general Walter Poppe disponía de apenas 1.000 hombres, 30 cañones y dieciocho cañones de asalto; mientras que el 6.^o Regimiento Paracaidista se encontraba sin uno de sus batallones. Mandar o coordinar ataques entre estas formaciones improvisadas era muy difícil, y variaban mucho en calidad.

Después de su retirada de la bolsa de Falaise, el II Cuerpo Panzer de las SS aseguraba el 12 de septiembre que tenía sólo doce carros en funcionamiento. En esa fecha, la 9.^a División Panzer de las SS se había integrado en el *Kampfgruppe* de las SS Hohenstauffen bajo su veterano oficial superviviente, el *Obersturmbannführer* Walther Harzer. Después de enviar tropas al *Kampfgruppe* Walther, éste sumaba una compañía de carros PzKpfw IV y PzKpfw V Panther, dos baterías de cañones de asalto Jagdpanther IV, un batallón de reconocimiento, un debilitado regimiento de granaderos

Un sargento primero de la 2.^a Sección (Holandesa) del 10.^o Comando Interallado. Lleva uniforme y equipo británicos (nótese las botas de caucho), incluida la bolsa verde de los comandos británicos, con la insignia del león sobre fondo negro, y el parche en la manga de Operaciones Combinadas encima de la insignia nacional holandesa. Los distintivos que lleva en los hombros son el del 10.^o Comando, en el izquierdo, y el de los comandos, en el derecho.



panzer y un batallón de artillería (doce cañones) El Kampfgruppe de las SS Frundsberg, formado a partir de la 10.ª División Panzer de las SS al mando del *Brigadeführer* Heinz Harmel, tenía sólo unos pocos PzKpfw IV y Jagdpanther, su batallón de reconocimiento y el regimiento de granaderos panzer, más dos batallones de artillería. La fuerza total no era, probablemente, de más de 3.000 hombres, con una gran proporción de armas de infantería pesadas y ametralladoras. Como las tropas aerotransportadas aliadas, eran de la más alta cualificación para el combate.

Exhaustos, derrotados o desentrenados, los alemanes estaban preparados para luchar, aunque la mayoría era consciente de que la guerra estaba perdida. Algunos, especialmente entre las Waffen SS, tenían pocos deseos de sobrevivir para encarar la vergüenza de la derrota y los posibles juicios por crímenes de guerra. Cuando los Aliados avanzaron cerca del suelo alemán, la mayoría estaba dispuesta a defender su patria contra un invasor que exigía la rendición incondicional, mientras que sus ataques se debilitaban ostensiblemente.

ORDEN DE BATALLA ALEMÁN

El orden de batalla alemán en «Market-Garden» cambiaba cada día. Éstas son las principales unidades que participaron.

CUARTEL GENERAL DEL FÜHRER (RFH)/MANDO SUPREMO DE LAS FUERZAS ARMADAS (OKW)

Comandante supremo: Adolf Hitler

Jefe de Estado Mayor: mariscal Wilhelm Keitel

Jefe de operaciones: coronel general Alfred Jodl

COMANDANTE EN JEFE DEL OESTE (OB WEST)

Mariscal Gerd von Rundstedt

MANDO DE LAS FUERZAS ARMADAS DE LOS PAÍSES BAJOS (AFC)

General de Aviación Friedrich Christensen

II CUERPO PANZER DE LAS SS (a. Grupo de Ejércitos B el 17 de septiembre)

Obergruppenführer Wilhelm Bittrich

Kampfgruppe de las SS Hohenstauffen

Obersturmbannführer Walter Harzer

Kampfgruppe de las SS Frundsberg

Brigadeführer Heinz Harmel

Regimiento de Instrucción de la División Hermann Goering

Teniente coronel Fritz Fultreide

Kampfgruppe Von Tettau

Teniente general Hans von Tettau

GRUPO DE EJÉRCITOS B

Mariscal Walther Model

DECIMOQUINTO EJÉRCITO

General de Infantería Gustav von Zangen

LXVII Cuerpo

General de Infantería Otto Sponheimer

346.ª División de Infantería

Teniente general Erich Diester

711.ª División Estática

Teniente general Josef Reichert

719.ª División de Costa

Teniente general Karl Sievers

LXXXVIII Cuerpo

General de Infantería Hans Reinhard

Kampfgruppe Chill

Teniente general Kurt Chill

59.ª División de Infantería

Teniente general Walter Poppe

245.ª División de Infantería

Coronel Gerhard Kegler

712.ª División Estática

Teniente general Friedrich-Wilhelm Neuman

PRIMER EJÉRCITO PARACAIDISTA

General Paracaidista Kurt Student

LXXXVI Cuerpo

General de Infantería Hans von Obstfelder

176.ª División de Infantería

Coronel Christian Landau

Kampfgruppe Walther**6.º Regimiento Paracaidista**

Teniente coronel Friedrich Freiherr von der Heydte

107.ª Brigada Panzer

Comandante Freiherr von Maltzahn

División Erdmann

Teniente general Wolfgang Erdmann

II CUERPO PARACAIDISTA (desde el 19 de septiembre)

General Paracaidista Eugen Meindl

XII CUERPO DE LAS SS (desde el 29 de septiembre)

Obergruppenführer Kurt von Gottberg

180.ª División de Infantería

Teniente general Bernard Klosterkemper

190.ª División de Infantería

Teniente general Ernst Hammer

363.ª División Volksgrenadier (desde el 5 de octubre)**WEHKREISS VI****Cuerpo Feldt (desde el 18 de septiembre)**

General de Caballería Kurt Feldt

406.ª División Landeschützen

Teniente general Scherbening

LUFTWAFFE OESTE

(directamente dependiente de la **LUFTLOTTE REICH**)

Aproximadamente 300 cazas Bf 109, Fw 190 y Me 262, y 120 bombarderos Ju 87 y Ju 88 muy escasos de combustible

PLANES ENFRENTADOS

EL PLAN ALIADO

Inmediatamente después de la entrevista entre Montgomery y Eisenhower, Dempsey ordenó a Browning que empezara a planear la participación en la batalla del I Cuerpo Aerotransportado. Una versión posterior de este encuentro señala que Browning habría dicho a Montgomery que sus hombres podrían retener el puente de Arnhem durante cuatro días, pero podría resultar que se tratara de «un puente demasiado lejano». No hay pruebas de tal conversación y los planes de la operación se basaron en que el Segundo Ejército británico alcanzaría Arnhem entre dos y cinco días después de iniciar la ofensiva, sin fijar un plazo determinado.

Montgomery impartió órdenes formales para la operación «Market-Garden» el 12 de septiembre, después de despachar con Horrocks. El plan preveía que el Primer Ejército Aerotransportado aliado apoyase al Segundo Ejército británico en un rápido avance desde el canal del Mosa-Escalda hasta Nunspeet en el Zuider Zee (Ijsselmeer), un recorrido de 160 km que terminaría con un giro hacia el este en Alemania. Las tropas aerotransportadas capturarían puentes sobre los grandes ríos y canales en tres ciudades, cada una de ellas con una población, en 1944, de cerca de 90.000 habitantes: Eindhoven, a 20 km de la línea de salida; Nimega, a 85 km, y Arnhem, a 100 km.

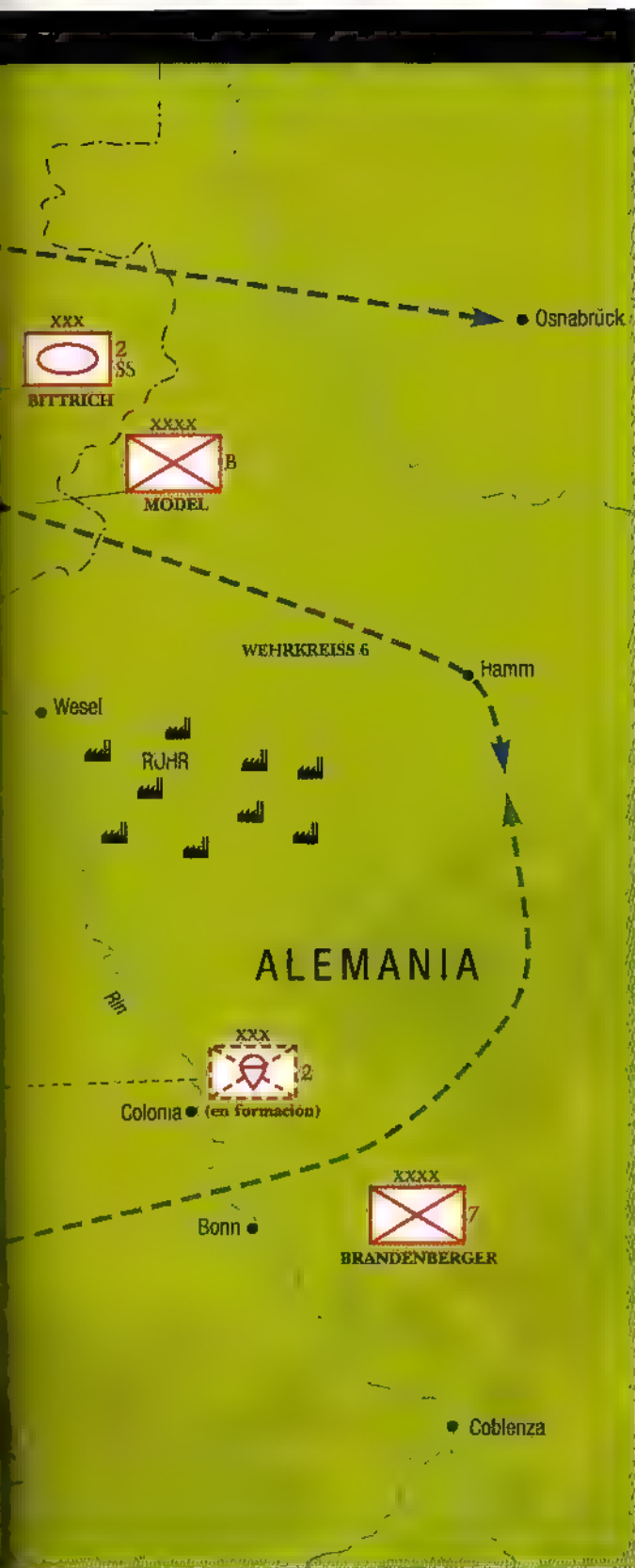
La carretera de doble dirección, bordeada de árboles, a lo largo de la que tendría que avanzar el XXX Cuerpo era casi enteramente plana, discurriendo en parte sobre suelo arenoso y en parte sobre *polders* o ciénagas desecadas salpicadas de huertos, bosqucillos, pequeños arroyos y acequias, todo lo cual dificultaba mucho el movimiento de los vehículos en campo abierto. Al norte de la línea de Hertogenbosch a Nimega, el terreno

El puente sobre el río Mosa en Grave, con nueve tramos que sumaban 600 metros de longitud sobre el río de 250 metros de ancho, era un objetivo esencial para la 82.ª División Aerotransportada. Su macabro nombre (*grave* en inglés significa «sepultura») hizo que algunos oficiales estadounidenses lo llamaran «puente cementerio». Esta foto fue tomada el 27 de septiembre, al final de la batalla. (IWM B10347)



EL PLAN DE «MARKET-GARDEN», 17 DE SEPTIEMBRE DE 1944





era casi todo *polder*, surcado por centenares de zanjas de drenaje. El *polder* drenado entre el río Waal al norte de Nimega y el Bajo Rin (o Lek), repleto de huertos y surcado de cauces de agua era conocido como *betuwe* o «isla» y las carreteras discurrían por calzadas elevadas de hasta tres metros sobre el campo circundante. Al norte del Bajo Rin, en Arnhem, el terreno era un erial arenoso que se elevaba al norte de la ciudad pasado Apeldoorn hacia las alturas de Veluwe, de 100 metros, que era la máxima altitud de Holanda.

Browning volvió al cuartel general del Primer Cuerpo Aerotransportado en Moor Park, cerca de Londres, después de su encuentro con Dempsey, y avisó al Primer Ejército Aerotransportado aliado de que se necesitaba un plan aéreo. Brereton presentó ese plan, la operación «Market», el 12 de septiembre. Para hacer las cosas más sencillas, se intentaría que los paracaidistas fuesen transportados por aviones de la USAAF y los planeadores remolcados por aviones de la RAF, cualquiera que fuese la nacionalidad de las tropas. A pesar de una previsión de pérdidas del 40 por ciento de los aviones, Brereton quería demostrar que se podía montar un gran asalto aéreo a plena luz del día (no había luna en la fecha señalada, lo que descartaba un salto nocturno), aunque, de acuerdo con los pilotos, debería incluir tan sólo un gran puente aéreo cada día. Como consecuencia, el plan «Market» necesitaría al menos tres días para transportar completas las divisiones aerotransportadas hasta sus objetivos. El cuarto día debería emplearse para el reabastecimiento y los dos siguientes para transportar a la 52.^a División (Lowland) hasta el norte de Arnhem. Con el fin de evitar la confusión sobre los objetivos, Brereton determinó también que mientras los vuelos desde Inglaterra estuvieran en el aire, la 2.^a Fuerza Aérea Táctica debería permanecer en tierra para no ocupar el mismo espacio aéreo. Los meteorólogos aliados predijeron dos días al menos de tiempo despejado empezando el 17 de septiembre, que sería el Día D de la batalla.

Brereton acordó que el I Cuerpo Aerotransportado de Browning mandaría sobre las tres divisiones aerotransportadas del Primer Ejército Aerotransportado aliado, con el XVIII Cuerpo Aerotransportado relegado a un papel administrativo. El plan de Browning preveía que la primera oleada saltara sobre campo abierto, a unos 10 km de cada objetivo, agrupándose para, a continuación, marchar para capturarlos. Si todo funcionaba, cada una de las tres divisiones conseguiría controlar un perímetro de al menos 40 km hasta que llegasen las fuerzas terrestres.

Este cálculo de distancias y tiempos de ejecución sólo tendría sentido si los alemanes no respondían y permanecían pasivos. Aunque la información aliada del estado de las fuerzas alemanas en el área de «Market-Garden» estaba afectada por la escasa coordinación entre el SHAEF, el 21.º Grupo de Ejércitos y el Primer Ejército Aerotransportado aliado, la imagen que se habían formado era razonablemente clara. El plan de Browning estimaba que los alemanes en Arnhem eran unos 3.000 y con pocos carros de combate, lo que era exacto. La información aliada había hecho seguimiento del regreso desde Francia del cuartel general del II Cuerpo Panzer de las SS, antes de perderle el rastro el 4 de septiembre y había identificado el cuartel general de Primer Ejército Paracaidista cerca de Hertogenbosch y al Grupo de Ejércitos B cerca de Arnhem el 16 de septiembre. El único error significativo era que el SHAEF pensaba que el II Cuerpo Panzer de las SS se había retirado hacia el área de Kleve, al este de Nimega, en lugar de hacia el norte.

En los planes de Browning, la 101.ª División Aerotransportada del general de división Maxwell Taylor debía ser lanzada al norte de Eindhoven, para capturar los puentes sobre el río Aa y el más grande canal de Willems (30 m de ancho) en Veghel, sobre el pequeño río Dommel en San Oedenrode y sobre el canal Wilhelmina (35 m de ancho) en Son, para luego tomar Eindhoven a la caída de la noche. Originalmente Browning había querido que Taylor asegurase la carretera desde Eindhoven hasta Grave, que formaban un perímetro de 65 km. Taylor protestó y Dempsey desautorizó a Browning al permitir que la 101.ª Aerotransportada se detuviese en Veghel dejando un hueco de casi 20 km en el despliegue aliado. Incluso así, Taylor planeaba lanzar sus tres regimientos paracaidistas el primer día, creyendo que el apoyo artillero llegaría pronto desde el XXX Cuerpo.

El general de brigada James Gavin, sucesor de Ridgway en el mando de la 82.ª División Aerotransportada también creía que Browning le había encomendado una tarea demasiado grande, pero prefirió no protestar. A causa de la amenaza que se cernía desde la región de Kleve, Browning encargó a Gavin como primera prioridad la toma de las alturas de Groesbeek, un área de colinas boscosas de unos 100 m de alto y 12 km de largo al este de Nimega, seguida por los puentes sobre el río Mosa en Grave (250 m de ancho) y sobre el canal de Maas-Wal (60 m de ancho). Sólo entonces la 82.ª intentaría tomar el puente de carretera sobre el río Waal (300 m de ancho) en el centro de Nimega. Gavin escogió una fuerza mixta de infantería y artillería para su primer salto, pensando que tendría que combatir sólo durante poco tiempo.

Las zonas de aterrizaje de la 1.ª División Aerotransportada británica al mando del general de división Urquhart estaban en el arido oeste de Arnhem. Pero Browning especificó que el objetivo principal de Urquhart era el puente de la carretera sobre el Bajo Rin (100 m de ancho) en el centro de la ciudad, junto con el puente del ferrocarril y un cercano puente de pontones (descubierto a última hora del día 16 de septiembre y que tenía que haber sido desmontado por los alemanes). Las tropas de Urquhart, junto con la 1.ª Brigada Paracaidista polaca, asegurarían las tierras altas al norte de Arnhem. Urquhart decidió viajar con sus tropas y acompañarlas con la mitad de su artillería y sus anticarros en el primer salto. Algunas sugerencias de que una pequeña partida de paracaidistas o de soldados de planeadores podrían tomar tierra directamente sobre el puente de Arnhem llegaron demasiado tarde para cambiar los planes.

El 16 de septiembre, en Leopoldsburg, a unos 20 km del «puente de Jot», Horrocks despachó con los altos oficiales el XXX Cuerpo los detalles de «Gar

(ver página 28)

OPERACIÓN «MARKET», EL PLAN DE ATAQUE AEROTRANSPORTADO.

El 17 de septiembre, el Primer Ejército Aerotransportado Aliado lanza tres divisiones aerotransportadas a lo largo de un corredor al norte de Eindhoven: la 101.ª

estadounidense asegura los puentes desde Eindhoven hasta Veghel; la 82.ª estadounidense toma los puentes desde Grave hasta Nimega y las alturas de Groesbeek; y la 1.ª británica controla el puente de Arnhem y las alturas del norte.

OPERACIÓN «GARDEN», EL PLAN TERRESTRE.

Simultáneamente con «Market» el 17 de septiembre, el Segundo Ejército británico avanza hacia el norte desde el canal del Mosa-Escalda en un frente muy estrecho, liderado por el XXX Cuerpo, que va enlazando con cada una de las divisiones aerotransportadas. Hay ataques de flanco a cargo de los Cuerpos XII y VIII en cada lado para proteger el avance. Una vez en el norte de Arnhem, el XXX Cuerpo sitúa a la División Acorazada de la Guardia en el Zuider Zee con una cabeza de puente sobre el río IJssel en Zwolle y la 43.ª División con una cabeza de puente en Deventer. Una vez asegurado Apeldoorn, la 53.ª División es transportada por aire para reforzar esta posición y asegurar una cabeza de puente en Zutphen. Con cuatro divisiones situadas al norte del Bajo Rin, el XXX Cuerpo lidera el avance del Segundo Ejército británico hacia Osnabrück en el este y/o hacia Hamm en el sureste para cercar el Ruhr, posiblemente en conjunción con el Primer Ejército estadounidense desde el sur. Mientras tanto, el Primer Ejército canadiense limpia lo que queda de los Países Bajos y las rampas de las V-2.

den», el plan de operaciones terrestres. La División Acorazada de la Guardia lideraría el avance hacia el norte del XXX Cuerpo, codificada como «Club Route», ayudada por los ataques en los flancos del XII Cuerpo a la izquierda y el VIII Cuerpo (que comenzaba a moverse desde el Sena) a la derecha. Cuando el XXX Cuerpo enlazase con cada una de las divisiones aerotransportadas las tomaría bajo su mando, encomendándoselas después al VIII Cuerpo que llegaría desde el sur.

Si los puentes principales en Grave, Nimega y Arnhem eran destruidos, la División Acorazada de la Guardia aseguraría la orilla del río y la 43.^a División organizaría un cruce al asalto. Ambas divisiones disponían de raciones para cuatro días y combustible para 400 km. La mayor preocupación de Horrocks era romper las defensas alemanas entre el «puente de Joe» y Valkenswaard, que se creían formadas por seis batallones y 20 vehículos acorazados. En realidad, el Kampfgruppe Walther tenía diez debilitados batallones (incluyendo el 6.^o Batallón Penal de la Luftwaffe en uniforme tropical) y diez cañones de asalto defendiendo la cabeza de puente. Una vez rota esa «corteza», Horrocks esperaba un avance fácil.

Una vista aérea, orientada hacia el oeste, del río Waal en su paso por el centro de Nimega y tomada por un avión de reconocimiento de la RAF en la tarde del 22 de septiembre, en el momento álgido de la batalla. Pueden verse con claridad (nótese las sombras) el puente de carretera (parte inferior de la foto) y el puente del ferrocarril, ambos de 650 metros de largo. Aunque el plan de Browning no daba prioridad a la captura del puente ferroviario, los Ingenieros aliados podían habilitarlo para el paso de vehículos acorazados en tan sólo un día. (IWM CL1203)



EL PLAN ALEMÁN

Estrictamente hablando, no había un plan alemán para «Market-Garden». Se esperaba alguna clase de avance aliado desde el canal del Mosa-Escalda, pero la información táctica alemana era tan mala que el *Kampfgruppe* Walther creía que se enfrentaba a los canadienses durante la batalla y el *Kampfgruppe* de las SS Frundsberg identificó a la División Acorazada de la Guardia como estadounidense.

En el más alto nivel, los planes defensivos alemanes estaban basados en dos evaluaciones acerca de las intenciones aliadas. Una amenaza era un desembarco anfibio a cargo del completamente ficticio Cuarto Ejército británico en la costa holandesa, con la intención de cortar el paso a lo que quedaba del Decimoquinto Ejército. La otra era un avance hacia el norte en dirección a Wesel por parte del 21.º Grupo de Ejércitos, como parte de un movimiento en pinza para cercar el Ruhr. Los alemanes esperaban acciones del Primer Ejército Aerotransportado para apoyar alguna de estas acciones y el mariscal Model desplegó las magras fuerzas del Primer Ejército Paracaidista de Student en Holanda central para cubrir cualquiera de ambas opciones, exactamente en el camino de «Market-Garden». La plana mayor personal de Model estaba en el hotel Hartenstein de Oosterbeek, justo al este de los lugares previstos para el lanzamiento de la 1.ª División Aerotransportada británica.

El II Cuerpo Panzer de las SS no era parte de la defensa de Model y se encontraba sometido al Mando de las Fuerzas Armadas de los Países Bajos mientras descansaba. El mismo cuartel general del *Obergruppenführer* Bittrich estaba en Doetinchem, a 25 km al este de Arnhem, con sus tropas esparcidas entre Arnhem y Deventer. El 12 de septiembre, el *Kampfgruppe* de las SS Hohenstauffen recibió la orden de embarcar en trenes para dirigirse a Siegen, cerca de Coblenza, en Alemania, donde debía ser reequipado. El último de sus vehículos debería de haber partido el 17 de septiembre, después de lo cual el *Kampfgruppe* de las SS Frundsberg iba a ser trasladado a Aquisgrán con el mismo propósito. El 16 de septiembre, Bittrich envió en coche al *Brigadenführer* Harmel al cuartel general de las SS en Berlín para pedir refuerzos personalmente, mientras que el *Obersturmbahnführer* Harzer continuaba embarcando en tren a sus tropas. El asalto aerotransportado del día siguiente les llegaría como una completa sorpresa.

Paracaidistas británicos de la 1.ª Brigada Paracaidista abordan un C-47 Dakota del IX Mando de Transporte de Tropas de la USAAF en la mañana del 17 de septiembre. Los soldados llevan sus paracaídas y arneses sobre la versión sin mangas de la «chaqueta de salto» introducida en 1944. Inspirada en el modelo alemán, esta gabardina con una cremallera frontal se llevaba sobre la guerrera Denison y se abandonaba al llegar a tierra. (IWM K7588)



LA INVASIÓN DESDE EL AIRE, 16-17 DE SEPT.

Un sargento piloto de planeador (identificable como primer piloto por la corona en el centro de la insignia de las alas) llevando la protección corporal MRC desarrollada por el Consejo Británico de Investigación Médica en 1941. Arnhem fue probablemente la única ocasión en la que la MRC se utilizó en combate. En teoría se llevaba bajo el uniforme, pero el método que se aprecia en la ilustración era más confortable.



La que llegaría a ser la batalla de Arnhem comenzó una hora antes de la medianoche del sábado 16 de septiembre (del horario de verano británico, equivalente al GMT más una hora, pero una hora atrasado respecto a la hora local en Holanda) cuando 200 Lancaster y 23 Mosquito del Mando de Bombardeo de la RAF dejaron caer 890 toneladas de bombas en

cuatro aeródromos de caza del norte de Holanda, incluyendo uno destinado a los cazas a reacción Me 262. Era el comienzo del plan de Brereton para transportar con seguridad a las tropas terrestres hasta el objetivo, suprimiendo las defensas alemanas, que se estimaba que contaban con 112 cañones antiaéreos ligeros y 44 pesados. En las siguientes 24 horas se produjeron 1.395 salidas de bombarderos y 1.240 de cazas en apoyo de «Market-Garden».

El bombardeo continuó a las 08:00 horas del día siguiente, cuando 822 cuatrimotores B-17 Flying Fortress de la 8.ª Fuerza Aérea, escoltados por 161 cazas P-51 Mustang, atacaron las 117 posiciones alemanas de antiaéreos identificadas a lo largo de la ruta de «Market-Garden», así como los aeródromos de Eindhoven, Deelen y Ede. Tuvieron el respaldo de 54 Lancaster y 15 Mosquito del Mando de Bombardeo, mientras otros 85 Lancaster y 15 Mosquito atacaban las posiciones antiaéreas de la isla de Walcheren. Se perdieron dos B-17, dos Lancaster y tres Mosquito. La superioridad aérea aliada era tal que estos ataques no fueron considerados inusuales por los alemanes. Coincidiendo con la operación «Market-Garden», el Gobierno holandés en el exilio convocó una huelga general de trabajadores del transporte en todos los Países Bajos.

El domingo 17 de septiembre, Día D de «Market-Garden», amaneció como un hermoso día de finales de verano, ligeramente nublado y con buena visibilidad. En Inglaterra, las tropas aerotransportadas comenzaron a embarcar en sus aviones. Los remolcadores de los planeadores, cuya velocidad de crucero era de 190 km/h, despegaron a las 09:30 horas, seguidos por los C-47 Dakota que transportaban a los paracaidistas a 220 km/h. Los guías, que llegarían primero, despegaron a las 10:25 horas. Cruzando el noreste de Londres, el puente aéreo se organizó en dos flujos, con la 101.ª División Aerotransportada por la ruta sur, mientras que la 82.ª y la 1.ª británica toma-



El teniente general Browning posa para un fotógrafo con el capitán general Tedder y un general de brigada estadounidense la mañana del domingo 17 de septiembre, unas pocas horas antes de que despegase el planeador de Browning. Aunque Tedder era el de más alto rango entre los militares de aviación del teatro de operaciones europeo, se distanció de «Market-Garden» después de su fracaso, al igual que Montgomery. (IWM CH13856)

ban la ruta norte. El cuartel general del I Cuerpo Aerotransportado despegó en planeadores detrás de la 82.^a, incluyendo el cocinero personal de Browning y su bodega de vino.

Antes de embarcar en su propio planeador Horsa, Urquhart dijo a su jefe de Estado Mayor, el teniente coronel Charles Mackenzie, que en el poco probable caso de que tanto él como el general de brigada Gerald Lathbury, al mando de la 1.^a Brigada Paracaidista y más antiguo general de brigada de la 1.^a División Aerotransportada, resultaran muertos o capturados, el mando de la división debería pasar al general de brigada P.H.W. «Pip» Hicks, comandante de la 1.^a Brigada en Planeadores, en vuelo en ese día, y no, en cambio, al general de brigada J.W. «Shan» Hackett, de la 4.^a Brigada Paracaidista, que era más antiguo que Hicks, pero cuya llegada a Arnhem estaba prevista el 18 de septiembre. Urquhart prefería al maduro y sólido Hicks a Hackett, que provenía de la Caballería y que había pasado algún tiempo en las fuerzas especiales.

Sobre las 11:35 horas el último avión había levantado el vuelo. Las dos columnas del puente aéreo se extendían en una masa de 150 km de largo por 5 de ancho. En la ruta sur, la 101.^a Aerotransportada volaba a bordo de

DERECHA Paracaidistas de la 101.^a División Aerotransportada, cargados con su equipo, embarcan en un C-47 Dakota la mañana del domingo 17 de septiembre. Las gafas de salto del soldado de la izquierda no son del modelo estándar, como muchos paracaidistas, que llevaban equipo no oficial o semioficial. La cinta o las ataduras por debajo de las rodillas eran una práctica habitual.

Los guías de la 21.ª Compañía Paracaidista Independiente de la 1.ª División Aerotransportada esperan para despegar en la base de la RAF de Fairford, la mañana del domingo 17 de septiembre. Detrás de ellos están sus aviones de transporte Short Stirling del 620 Escuadrón del Grupo 398 de la RAF. Los guías, que señalizaban los lugares de salto con luces, paneles y radiobalizas para los aviones en aproximación, eran considerados una unidad de élite. A diferencia de sus equivalentes estadounidenses, que pertenecían a sus respectivas unidades, los británicos se encuadraban en la 21.ª Compañía Paracaidista Independiente, que combatía como una unidad aparte (IWM CL1154).



424 Dakota y 70 parejas de remolcador y planeador. En la ruta norte, la 82.^a Aerotransportada viajaba en 482 Dakota y 50 parejas de remolcador y planeador, seguidos de otras 38 parejas (suficientes para un batallón de infantería) del cuartel general del I Cuerpo Aerotransportado. La 1.^a Aerotransportada británica iba en cabeza, como estaba planeado, con la 1.^a Brigada en Planeadores y con la artillería y las tropas divisionarias, todo ello en 358 planeadores, siendo seguida por la 1.^a Brigada Paracaidista en 145 Dakota. El total lo formaban 1.051 aviones de transporte de tropas y 516 planeadores remolcados, sumando 2.083 aparatos que volaban a una altura media de 500 m. La escolta en la ruta norte la daban 371 Spitfire, Tempest y Mosquito del Mando de Caza, mientras que 548 P-47 Thunderbolt, P-38 Lightning y P-51 Mustang de la 8.^a Fuerza Aérea hacían lo propio en la ruta sur. La media de tiempo de vuelo hasta el objetivo estaba entre 90 y 150 minutos.

Cerca de las 12:00, hora local, 212 Thunderbolt de la 9.^a Fuerza Aérea bombardearon y ametrallaron las 117 posiciones antiaéreas alemanas situa-

OPERACIÓN «MARKET»: EL VUELO AL OBJETIVO, 17 DE SEPTIEMBRE DE 1944



das en la ruta de «Market-Garden», mientras 50 Mosquito, 48 Mitchell y 24 Boston (la versión de la RAF de A-20 Havoc) del Grupo 2 de la RAF bombardeaban los cuarteles y aeródromos alemanes en Nimega, Deelen, Ede y Kleve. Los pilotos aliados informaron de que las dotaciones de los antiaéreos alemanes abandonaban sus posiciones antes de que la aviación atacase. A las 12:40 horas, doce Stirlings de la RAF lanzaron a los guías de la 21.ª Compañía Paracaidista Independiente al oeste de Arnhem. Al mismo tiempo, cuatro Dakota de la USAAF hacían lo mismo con los guías de la 101.ª Aerotransportada al norte de Eindhoven, y dos Dakota más lo hacían con los de la 82.ª, cerca del puente de Grave. El principal lanzamiento de la 82.ª Aerotransportada en las alturas de Groesbeek se produciría sin guías para lograr una sorpresa mayor y directamente sobre las baterías antiaéreas.

Mientras tanto, las dos grandes columnas de aviones de transporte habían atravesado el espacio aéreo enemigo. Los Dakota, sin blindaje, armamento o tanques de combustible autosellantes, redujeron su velocidad a 170 km por

hora y descendieron a 160 m para el lanzamiento. El tiempo medio sobre las posiciones antiaéreas alemanas era de cerca de 40 minutos. En la ruta sur, Brereton y Ridgway observaban cada uno de ellos desde un B-17 con la 101.ª Aerotransportada. De los 75 cazas alemanes que despegaron, cerca de 30 alcanzaron el puente aéreo, pero fueron alejados por los aviones de escolta. El único combate aéreo tuvo lugar sobre Wesel, donde siete de quince Me 190 fueron derribados frente a un solo caza aliado. Las defensas antiaéreas sufrieron menos daño en Eindhoven, donde la 101.ª Aerotransportada perdió 33 Dakota y el mismo avión de Brereton fue alcanzado. Algunos planeadores no pudieron completar el viaje o se soltaron en vuelo. En total se perdieron en el trayecto 68 aviones aliados y 71 planeadores, incluyendo dos cazas de la RAF y dieciocho de la USAAF.

A las 13:00 horas, los primeros aparatos de la 1.ª Brigada de Planeadores tomaron tierra al oeste de Arnhem, seguidos por la artillería y las tropas divisionarias de Urquhart. De 319 planeadores, 35 no llegaron, y de éstos 21 aterrizaron en Inglaterra y volvieron a Holanda al día siguiente. Las únicas pérdidas de importancia fueron dos planeadores, cada uno de los cuales transportaba un cañón anticarro de 17 libras. Mientras tanto, el general de división Taylor saltaba con 6.769 hombres de la 101.ª Aerotransportada al norte de Eindhoven. El 501.º Regimiento de Infantería Paracaidista aterrizó correctamente en su zona de salto al sur de Veghel, excepto en el caso de su primer batallón, que fue lanzado, en un error afortunado, en Heeswijk, a 5 km al noroeste y en el lado equivocado del canal Willems y el río Aa. El 502.º y el 506.º de Infantería Paracaidista aterrizaron junto con el cuartel general de la 101.ª al norte del bosque de Sonsche. Al mismo tiempo, 6.527 hombres de la 82.ª Aerotransportada cayeron



exitosamente al sur de Nimega, tras perder dos Dakota y con el general de brigada Gavin saltando, como era su costumbre, desde el avión de cabeza. De todos ellos, 2.016 hombres del 504.º de Infantería Paracaidista aterrizaron en Grave, incluyendo una compañía de su 2.º Batallón que fue lanzado deliberadamente al oeste del puente, mientras el 505.º y el 508.º de Infantería Paracaidista caían sobre las alturas de Groesbeek al norte y al sur de la ciudad. El salto incluyó por primera vez el despliegue en combate de artillería aerotransportada, a cargo de los 544 hombres del 376.º Batallón de Artillería Paracaidista, que saltaron con sus obuses de 75 mm desmontados desde 40 Dakota. Cerca de las 13:30 horas, el cuartel general del I Cuerpo Aerotransportado de Browning aterrizó cerca de la aldea de Groesbeek, sin dos de sus planeadores. Finalmente, a las 13:53 horas, la 1.ª Brigada Paracaidista saltó al oeste de Arnhem para completar el aterrizaje británico. A las 14:08 horas, unos 20.000 combatientes, 511 vehículos, 330 piezas de artillería y 590 toneladas de equipo habían hecho un aterrizaje seguro.

Cuando el puente aéreo ascendió hasta los 1.000 metros para iniciar el viaje de vuelta, Brereton voló de vuelta al cuartel general del IX Mando de Transporte de Tropas de la USAAF en Eastcote (cerca de Moor Park) para supervisar los preparativos de la segunda oleada del día siguiente, junto con Tedder y Ridgway. Brereton estaba encantado por haber comprobado que se podía vencer a las fuertes defensas antiaéreas enemigas y organizar una gran operación aerotransportada a la luz del día. Lo más importante del despliegue de «Market» desde Inglaterra ya estaba conseguido, y cuando la segunda oleada volase el día siguiente, su papel en la batalla habría efectivamente terminado. No había nadie en Inglaterra para coordinar la batalla terrestre con el plan aéreo, y tampoco había reservas.



El teniente general Browning diseñó su propio uniforme como comandante de las fuerzas aerotransportadas británicas y lo llevó en acción durante «Market-Garden». Hecho de lana fina, tenía un frontal de falso estilo ulano y se cerraba con una cremallera hasta el cuello, dejando ver la camisa y la corbata reglamentarias. Se adornaba con los distintivos de las medallas, insignias de cuello y los rangos en las hombreras. El pulido cinturón Sam Browne y el bastón de mando son los propios de un oficial de la Guardia. En «Market-Garden» Browning también llevó unos guantes grises. La única indicación de que pertenece a las fuerzas aerotransportadas es la famosa boina de color burdeos (que él introdujo) con la insignia que denota su rango. (IWM H21248).

DERECHA Paracaidistas británicos de la 1.ª Brigada Paracaidista dentro de un C-47 Dakota listo para despegar el domingo 17 de septiembre. Esta foto da una idea de la cantidad de equipo que llevaban al combate. Además de sus sacos de pierna, dos de los hombres llevan fundas especiales de armas, probablemente para proteger las ametralladoras. Obsérvese la anilla de liberación rápida del paracaídas en el centro del arnés que lleva en el pecho cada hombre. (IWM K7586)

TRANSPORTE AÉREO ALIADO

AVIONES	Velocidad de crucero/ remolque (km/h)	Alcance (km)	Carga útil. - tropa	Carga útil - suministros/ equipo (kg)
Británicos				
Albemarle	190	2.200	10	1.800
Halifax	205	4.800	10	2.700
Stirling	190	4.800	12*	2.700
Estadounidenses				
C-47 Skytrain (Dakota en la RAF)	220	2.400	20*	2.700

Todos estos aviones, normalmente desarmados, eran capaces de remolcar un planeador a su máximo alcance o a dos distancias más cortas, o de transportar la carga señalada. Una carga de 2.700 kg es el equivalente de grandes piezas de equipo, como un jeep, un remolque o una pieza de artillería ligera.

(*) Sólo para paracaidistas. Para transporte de tropas, los C-47 podían llevar hasta 28 soldados y los Stirling, hasta 40 soldados.

PLANEADORES	Velocidad máx. de remolque (km/h)	Velocidad de pérdida (km/h)	Carga útil - tropa	Carga útil - suministros/ equipo (kg)
Británicos				
Horsa	260	95	28	3.100
Ham car*	240	100	—	7.700
Estadounidenses				
CG-4A Waco	200	60	15	1.700
(Hadrian en la RAF)				

(*) El Hamilcar sólo podía ser remolcado por cuatrimotores como el Halifax o el Stirling. Fue diseñado exclusivamente para el transporte de carga y de piezas de artillería de gran calibre o bulldozers. Todos los planeadores tenían una tripulación de dos pilotos.



REQUERIMIENTOS DEL TRANSPORTE ALIADO

Tipo de unidad	C-47 Dakota (transporte)	Planeadores/ remolques (todos los tipos)
Batallón paracaidista (británico/EE UU/polaco)	35	—
Brigada paracaidista/regimiento (británico/EE UU/polaco)	120-140	20-40
Batallón en planeadores	—	60-70
Artillería divisionaria* (británico)	—	160
Batallón de artillería de campaña* (EE UU)	—	95
Batallón de artillería paracaidista* (EE UU)	60	—
División aerotransportada	400	700
División aerotransportable	2.000 (sólo transporte)	

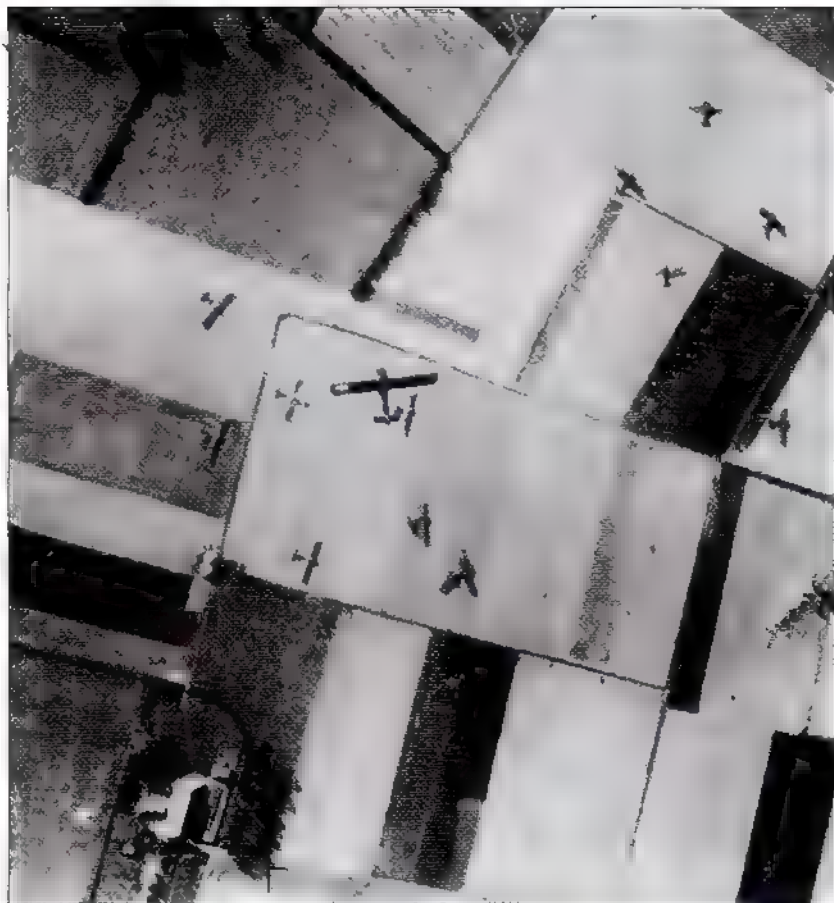
Todas estas cifras son sólo aproximadas

(*) Un regimiento británico de artillería ligera y de anticarros tenía 12 cañones de 75 mm, seis de 105 mm, doce contracarros de 6 libras y seis de 17 libras. Un batallón estadounidense de artillería de campaña o uno de artillería paracaidista tenía doce cañones de 75 mm.

Hombres del 1.º Regimiento Ligero de Planeadores, de la Artillería Real, descargando un jeep y su remolque de un planeador Horsa en la zona de aterrizaje Z, cerca de Wolfheze, el domingo 17 de septiembre. La sección de cola del Horsa se desprendía para facilitar la descarga. A la izquierda, con boina, se encuentra el teniente coronel W.F. K. «Sheriff» Thompson, comandante del regimiento. Obsérvese al soldado de transmisiones en el jeep detrás de Thompson, intentando establecer comunicación con su equipo de radio 22 y el extremo del ala del planeador dañado al aterrizar. (IWM BU1164)



Planeadores CG-4A Waco de la 101.ª División Aerotransportada circundando y aterrizando al norte del bosque de Sonsche, el domingo 17 de septiembre. Esta foto ofrece una buena imagen del llano campo holandés a cada lado del eje de avance del XXX Cuerpo. Obsérvese que un planeador, situado en el extremo derecho, parece haber colisionado al aterrizar, rompiendo el ala izquierda y dejando un rastro de tierra removida (IWM MH2071)



Los C-47 Dakota del puente aéreo vuelven a casa cuando los últimos soldados de la 1.ª Brigada Paracaidista aterrizan en la zona de salto X, cerca de Wolfheze, junto a los planeadores Horsa que ya han sido descargados y abandonados. Al fondo se ven los bosques que cubrían parte del terreno árido en el que se encontraba la zona de salto de la 1.ª División Aerotransportada británica (IWM BU1163)



EL ATAQUE ALIADO, 17 DE SEPTIEMBRE

A las 14:00 horas, mientras los cazabombarderos de 83 Grupo de la RAF esperaban en el aire, el XXX Cuerpo del teniente general Horrocks comenzó a bombardear en el «puente de Joe» con once regimientos de artillería de campaña y seis regimientos medios, sumando un total de 408 cañones. Después de 35 minutos, los Guardias irlandeses encabezaban el avance de la División Acorazada de la Guardia a lo largo de la «Club Route», la carretera de Eindhoven, con la infantería de la 231.^a Brigada de la 50.^a División (de Northumbria) avanzando en paralelo a cada lado de la carretera para ensanchar la cabeza de puente. A pesar de los temores de Horrocks, la ruptura se consiguió porque el Kampfgruppe Walther se vio desbordado por el peso de la potencia de fuego aliada. Pero el general de división Adair, que mandaba la Acorazada de la Guardia, se atuvo estrictamente a las órdenes y se detuvo en Valkenswaard a las 19:30 horas, después de perder nueve carros de combate. Al mismo tiempo, el XII Cuerpo al mando del teniente general Ritchie atacó al norte con la 15.^a División (escocesa) desde Aart y la 53.^a División (galesa) desde Lommel contra el Kampfgruppe Chill. Atacando a campo abierto sin el apoyo de los Guardias, estas fuerzas hicieron pocos progresos. Sin embargo, el dispositivo defensivo alemán había sido roto y el mariscal de campo Montgomery informó a Londres que el XXX Cuerpo estaría en Arnhem al día siguiente.

Al norte de Eindhoven, la 101.^a Aerotransportada alcanzó la mayoría de sus objetivos a las 16:00 horas. El 501.^o de Infantería Paracaidista tomó los puentes de ferrocarril y de carretera en Heeswijk y Veghel, y el 502.^o, el puente de

Soldados de la 231.^a Brigada de la 50.^a División de Infantería (de Northumbria), moviéndose en apoyo de la División Acorazada de la Guardia a lo largo de la carretera de Eindhoven desde el «puente de Joe» el domingo 17 de septiembre. Obsérvese el cañón antiaéreo alemán de 88 mm abandonado a un lado de la carretera. A menudo, los alemanes carecieron de medios para transportar estos cañones pesados campo a través y los situaron a lo largo de la carretera en posiciones muy expuestas. Esto los hizo muy fáciles de vencer, pero reforzó la creencia de que los alemanes habían minado las cunetas, cuando realmente lo habían hecho en muy pocos sitios. (IWM B9982)



St-Oedenrode frente a una escasa oposición. Pero en Son, un puñado de reclusas de la División Hermann Goering, de la Luftwaffe, volaron el puente sobre el canal Wilhelmina cuando llegaba el 506.º de Infantería Paracaidista y un débil ataque de una compañía del 2.º Batallón del 502.º sobre un puente alternativo al sur de Best fue rechazado por el Batallón Paracaidista Jungwirth (del Kampfgruppe Chill), produciéndose el estancamiento. No hubo forma de avanzar hasta que llegaron a Son los zapadores del XXX Cuerpo. Taylor envió patrullas a pie en dirección Eindhoven, pero, al igual que Adair, no hizo esfuerzos por tomar el pueblo.

En respuesta, el general Student, que observó los aterrizajes desde su cuartel general en Vugth, redirigió la 59.ª División de Infantería del Decimoquinto Ejército, moviéndolo hacia el este por tren a través de Tilburg para reforzar el LXXXVIII Cuerpo en Best. Al anochecer, Student recibió lo que más tarde describiría como un juego de documentos que contenían los planes completos de «Market-Garden» obtenidos en un planeador que se había estrellado y que con toda probabilidad pertenecía al cuartel general de Browning. El general Hans Reinhard, del LXXXVIII Cuerpo, ordenó al Kampfgruppe Chill que resistiera hasta el último hombre, mientras que el LXXXVII Cuerpo del general Otto Sponheimer desplazaba la 719.ª División de Costa hacia el este en apoyo de Turnhout.

Más al norte todavía, el intento de la 82.ª Aerotransportada de capturar sus puentes también tuvo una fortuna desigual. Los Regimientos de Infantería Paracaidista 505 y 508 se situaron a cada lado de la aldea de Groesbeek, mientras que el 504.º se apoderó del puente de Grave. Pero dos de los tres puentes sobre el canal de Maas-Waal fueron volados por sus defensores alemanes antes de que la infantería paracaidista de los Regimientos 504 y 505 llegara a pie. Esto cerró el camino directo desde Grave a Nimega, dejando sólo en manos estadounidenses el puente más próximo a Heumen. No fue hasta después del anochecer cuando se envió a Nimega una compañía del 1.º Batallón del 508.º Regimiento para investigar el estado del puente sobre el río Waal, acompañado de algunos trabajadores pertenecientes al PAN (la resistencia holandesa). El grupo fue detenido por la presencia del Kampfgruppe Henke, un batallón improvisado de soldados, aviadores y guardias ferroviarios que defendían Nimega.

Cuando, a las 13:00 horas, llegaron los primeros informes del aterrizaje en Wolfheez, el mariscal Model abandonó rápidamente el hotel Hartenstein desplazando el Grupo de Ejércitos B desde Oosterbeek hasta Terborg, unos 50 km al este. A las 13:30 horas, el *Obergruppenführer* Bittrich pidió al *Brigadeführer* Harmel que regresara de inmediato de Berlín y ordenó a sus hombres situarse en alerta total, y el Kampfgruppe de las SS Hohenstauffen comenzó a descargar los vehículos que quedaban en los trenes. A las 15:00 horas, Model llegó a Doetinchem y asumió el mando directo del II Cuerpo Panzer de las SS, hasta entonces bajo el Mando de las Fuerzas Armadas de Holanda para disgusto de Bittrich.

A pesar de ello, Model y Bittrich estaban de acuerdo en que la clave de la batalla estaba en el puente de carretera de Nimega y no en Arnhem. Si el avance aliado podía detenerse en el Waal, cualquier éxito más al norte resultaría irrelevante. Bittrich quería destruir a la vez tanto el puente de Arnhem como el de Nimega, pero Model lo rechazaba, más temeroso de las sospechas de Hitler y asegurando que necesitaría los puentes para el contraataque.

En Rastenburg, Hitler estaba aturdido y agitado por el asalto aerotransportado aliado. En respuesta a las indicaciones de Model, estaba de acuerdo

«MARKET-GARDEN»: ÁREA DE OPERACIONES, 16-26 SEPT. DE 1944



en que la derrota de «Market-Garden» era absolutamente prioritaria, situándola incluso por encima de la defensa de Alemania. Se prometieron más de 300 cazas para el día siguiente, virtualmente toda la fuerza aérea del frente en Europa occidental. Model también obtuvo las tropas que se entrenaban en el Wehrkreis VI, el distrito militar de Alemania situado inmediatamente al este de los Países Bajos, así como todas las que se encontraban en tránsito o abandonando el área de Wesel, al menos 3.000 hombres formados en improvisados batallones de marcha. El general Friedrich Christiansen en Amsterdam prometió también refuerzos desde el Mando de las Fuerzas Armadas de Holanda bajo el mando de su oficial en jefe de instrucción, el teniente general Hans von Tettau. Y lo que era más importante, los carros de combate, artillería, munición y tropas de reemplazo que el II Cuerpo Panzer de las SS necesitaba con urgencia comenzarían a llegar en 48 horas.

La batalla de Arnhem fue exactamente el tipo de improvisación militar en que Model sobresalía, y tres horas después del aterrizaje de los Aliados su plan defensivo ya estaba listo. El general Student iba a dirigir las operaciones en Eindhoven, enviando al Kampfgruppe Chill contra los Cuerpos XII y XXX Cuerpos, y a la 59.^a División de Infantería junto con la 107.^a Brigada Panzer (prometida por el mariscal Rundstedt en el OB West) contra la 101.^a Aerotransportada. Las fuerzas del Wehrkreis VI del general Kurt Feldt reconquistarían las alturas de Groebeeck a la 82.^a Aerotransportada, con el II Cuerpo Paracaidista que sería traído urgentemente desde Colonia para ayudar. El Kampfgruppe de las SS Frundsberg atravesaría esa tarde el puente de Arnhem hacia Nimega para evitar su cruce por los Aliados, mientras que el Kampfgruppe Hohenstauffen contendría a los británicos al oeste de Arnhem. Durante la batalla, Model visitó todos los días el cuartel general del *Obersturmbahnführer* Harzer para asegurarse de que los refuerzos estaban llegando.

A las 15:00 horas, mientras la 1.^a Brigada en Planeadores aseguraba su perímetro defensivo alrededor de las zonas de aterrizaje al oeste de Arnhem, los británicos ya estaban casi en acción contra el 16.^o Batallón de Base de Granaderos Panzer de las SS (440 hombres) al mando del *Hauptsturmführer* Sepp Krafft, que estaba siendo entrenado para el combate sobre la marcha. La escuela de formación de suboficiales de las SS Arnheim, en Wolfheze, también formó una unidad improvisada, tal y como hizo el Kampfgruppe Weber con las tropas de la Luftwaffe de Deelen. El 3.^{er} Batallón Holandés de Policía de las SS también se dirigió al frente desde el norte. Los primeros 47 prisioneros que capturaron los británicos provenían de 27 unidades diferentes.

Cerca de las 15:40 horas, la 1.^a Brigada Paracaidista comenzó a moverse hacia Arnhem por tres rutas: el 3.^{er} Batallón del Regimiento Paracaidista se movió por la carretera principal de Oosterbeek (ruta «Tigre») con el cuartel general de la brigada, encabezado por los 28 jeeps del 1.^{er} Escuadrón de Reconocimiento Aerotransportado al mando del comandante C.F.H. «Freddie» Gough siguiendo la línea del ferrocarril; mientras que el 1.^{er} Batallón avanzó por el norte (ruta «Leopardo») y el 2.^o Batallón por el sur (ruta «León»). La mayor parte de las radios de la 1.^a Aerotransportada británica funcionaban bien, pero se esperaba tener dificultades para mantener contacto y que la radio del cuartel general divisionario no alcanzase a Gough o a Lathbury, que estaban a punto de recibir fuego pesado de las tropas de Krafft cerca de Oosterbeek. El poderoso transmisor de la Luftwaffe en Deelen, que pedía ayuda en todas las direcciones, aumentó el problema.

Cerca de las 16:00 horas llegó hasta Urquhart el falso rumor de que la mayor parte de los planeadores que transportaban a la fuerza de reconoci-

miento de Gough había fracasado en su arribada. Abandonando su cuartel general, Urquhart partió para buscar a Gough conduciendo su jeep por la ruta «León». Aunque alcanzó a parte del 2.º Batallón, no pudo encontrar a su comandante, el teniente coronel John Frost, y torció hacia el norte, encontrándose con Lathbury y el 3.º Batallón, aunque lejos del cuartel general de su propia brigada.

La primera parte del avance de los paracaidistas había sido casi un paseo triunfal acompañado de agradecidos ciudadanos holandeses. Ahora, entre los árboles y los edificios de las afueras de Oosterbeek, encontraban un creciente número de francotiradores alemanes y fuego de mortero, y el mismo jeep de Urquhart fue alcanzado. El 1.º Batallón tuvo, en el norte, los mismos problemas cuando el *Obersturmbannführer* Harzer pudo organizar su fuerza de bloqueo, el *Kampfgruppe* de las SS Splinder (apenas dos batallones), que gradualmente fue absorbiendo las tropas de Krafft hasta formar una sólida línea a medianoche, que cortó el contacto de la 1.ª Brigada Paracaidista desde el puente de Arnhem y la zona elevada. Sobre las 19:00 horas, las patrullas de Gough informaron al cuartel de la existencia de un transbordador en Heveadorp, pero, estando Urquhart ausente, no se decidió sobre ninguna acción para asegurar ese medio de paso.

En el lado alemán, sobre las 18:00 horas, el general de división Kussin, comandante de la ciudad de Arnhem y que era el responsable de la defensa de sus puentes, fue muerto por paracaidistas del 3.º Batallón en un cruce de Wolfheze cuando volvía de conferenciar con Krafft. Cuando el 2.º Batallón de Frost se aproximaba al puente del ferrocarril sobre las 18:30 horas, saltó por los aires ante la mirada de los paracaidistas, que comprobaron que también el puente de pontones había sido desmantelado, tal y como se esperaba. Pero, en Arnhem, el puente de la carretera había sido abandonado por su pequeña guarnición de zapadores alemanes y estaba sin defensa. Aproximándose en la oscuridad, los paracaidistas observaron que 30 vehículos del 9.º Batallón de Reconocimiento de las SS se dirigían hacia el puente desde el norte. El batallón había sido cedido al *Kampfgruppe* de las SS Frundsberg y sus órdenes eran marchar sobre Nimega. A las 19:30 horas, los primeros hombres de Frost se desplazaron sin oposición alguna por los edificios de la salida norte del puente. Media hora más tarde, los primeros elementos del Frundsberg, camino de Nimega, intentaron cruzar el puente y se encontraron con que estaba bloqueado.

Rápidamente, Bittrich aseguró el extremo sur del puente con vehículos blindados del 10.º Batallón de Reconocimiento. Frost no tenía bastantes hombres para controlar todo el puente y un ataque meramente especulativo con lanzallamas sobre una casamata alemana en el extremo norte apenas afectó ligeramente a su estructura. Pero antes de que cayera la noche, Frost pudo informar al cuartel general divisionario de que su extremo del puente estaba bajo control. Durante la noche, el comandante Gough alcanzó el puente con dos de sus jeeps y otros soldados de la 1.ª Brigada Paracaidista consiguieron llegar hasta Frost antes del amanecer. Por la mañana, su fuerza era de 600 hombres, la mayoría del 2.º Batallón, incluyendo dos cañones contracarro de 6 libras, morteros y minas anticarro. Todavía más importante fue la llegada a las 8 de la mañana de la plana mayor de la 1.ª Brigada Paracaidista (sin Lathbury), proporcionando a Frost contacto por radio con el cuartel general de la 1.ª División Aerotransportada y apoyo artillero.

El cuerpo del general de división Kussin en su coche de mando ametrallado tras ser sorprendido por hombres del 3.º Batallón del Regimiento Paracaidista en el cruce de Wolfheze. La foto fue tomada por un miembro de la Unidad de Cinematografía y Fotografía del Ejército el domingo 17 de septiembre. También murieron los otros dos ocupantes del vehículo, ayudantes de Kussin. (TWM BU1155)



EL FRACASO ALIADO, 18 DE SEPTIEMBRE

Los meteorólogos aliados se equivocaron por un día en sus predicciones, pues el lunes (Día D más 1) el tiempo se puso totalmente otoñal. A la espesa niebla matinal siguieron fuertes lluvias al mediodía y por la tarde. En Inglaterra, el despegue de la segunda oleada de fuerzas aerotransportadas, prevista para las 06:00 horas, tuvo que posponerse. La niebla también descendió sobre los aeródromos aliados en Bélgica y el norte de Francia. El teniente general Ridgway voló a Bruselas para unirse a sus tropas, pero no pudo aterrizar a causa del mal tiempo. Más al norte, en Holanda y en Alemania occidental, los aeródromos se despejaron justo cuando la Luftwaffe comenzaba su esfuerzo máximo. El fallo de Browning, al no incluir entre sus tropas a oficiales de enlace con la RAF y la USAAF, y el interés de Brereton en que los aviones de los aeródromos de Bélgica permanecieran en tierra mientras los suyos se encontraran en vuelo, provocaron que la 82.^a Aerotransportada sólo se beneficiase de 97 salidas de apovo inmediato del 83 Grupo de la RAF, mientras que la 1.^a Aerotransportada británica no tuvo ninguna, y eso contando con que la Luftwaffe tenía 190 aparatos de caza en la zona. Los ataques aéreos alemanes llegaron tan al sur como hasta el «puente de Joe», que se salvó por poco después de un ataque de cazabombarderos. La operación «Market-Garden», sustentada en el poder aéreo, fue la única batalla librada en Europa noroccidental en la que los Aliados estuvieron en inferioridad aérea, en buena parte autoprovocada.

Autoametralladoras Humber del 2.º Regimiento de Caballería de la Guardia Real atraviesan las calles de Eindhoven el lunes 18 de septiembre. La Caballería de la Guardia estaba formada por los Guardias de Corpa y los Reales Guardias a Caballo, y era conocida en las transmisiones por radio con el sobrenombre colectivo de los «chicos del establo». Actuaba como batallón de reconocimiento del XXX Cuerpo durante la batalla. (IWM B10127A)



A las 06:00 horas, la División Acorazada de la Guardia reanudó su avance con los blindados de reconocimiento del 2.º Regimiento de Caballería de la Guardia Real en cabeza y dejando a la 231.ª brigada para defender Valkenswaard. A la mitad de camino a Eindhoven, el Grupo de Granaderos de la Guardia se situó en cabeza, con el Grupo de Guardias Galeses abriendo un segundo eje de avance en la «Heart Route» hacia Helmond. Durante la mañana, el 506.º de Infantería Paracaidista expulsó a una solitaria compañía alemana y tomó los puentes sobre el río Dommel al este de la ciudad. Por la tarde, la Acorazada de la Guardia había pasado rodeando Eindhoven por el este y había alcanzado el puente destruido de Son, donde había comenzado el tendido de un puente Bailey. El intento de los Guardias galeses de atacar en campo abierto se había estancado frente al Kampfgruppe Walter en terreno llano, y el general Adair les ordenó unirse al eje principal en Son.

Durante el día, el LXXXVI Cuerpo alemán llegó desde el este al mando del general Hans von Obstfelder, con la 176.ª División de Infantería (7.000 reclutas y heridos apenas sanados) y la División Erdmann (3.000 reclutas destinados a la 7.ª División Paracaidista), reforzando las posiciones alemanas entre Weert y Helmond. Mientras tanto, después de un duro intento del 2.º y 3.º Batallones del 502.º de Infantería Paracaidista por capturar el puente de Best, éste fue finalmente volado a las 11:00 horas por la 59.ª División de Infantería. El avance británico dependía ahora de la velocidad a la que se construyera el puente Bailey en Son.

En Nimega, Gavin ordenó al amanecer que los Batallones 1 y 2 del 508.º de Infantería Paracaidista intentaran de nuevo tomar el puente de la carretera. Los paracaidistas llegaron a informar hasta tres veces durante el día de que habían conquistado el puente, pero en cada ocasión los defensores alemanes los contuvieron. Por su parte, el Kampfgruppe de las SS Frundsberg seguía bloqueado en el puente de Arnhem, por lo que sus tropas y vehículos comenzaron a cruzar en transbordador por el canal de Pannerden, un afluente del Bajo Rin al este de Arnhem. Las primeras tropas alcanzaron Nimega en bicicleta, seguidos de cuatro carros PzKpfw IV, la vanguardia del Kampfgruppe de las SS Reinhold. El *Brigadeführer* Harmel, que había venido a todo gas desde Berlín, estableció su cuartel general en Doornenburg, 9 km al norte de Nimega, para coordinar la defensa ante la presión de la infantería paracaidista.

ARNHEM: OPERACIONES DE LA 1.ª

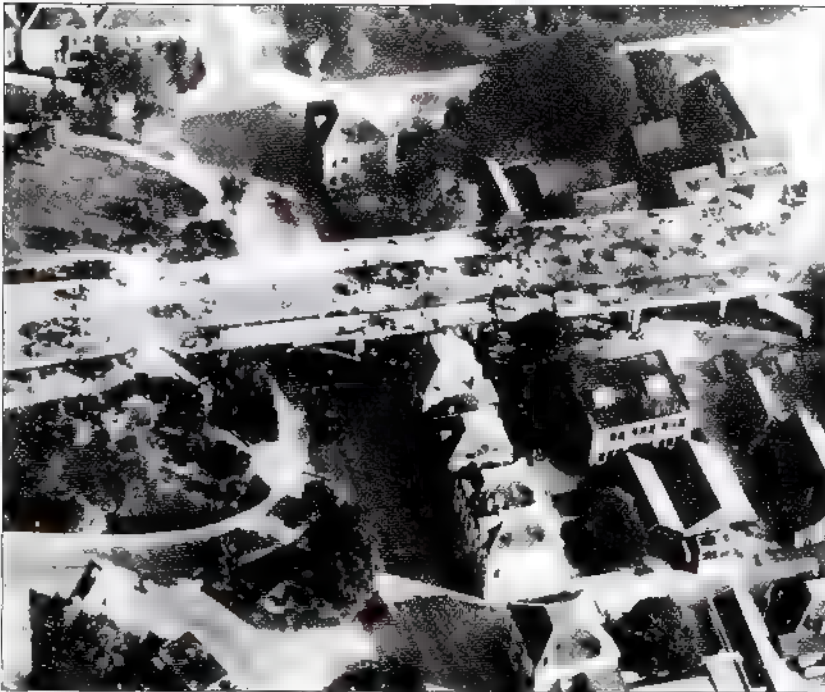


AEROTRANSPORTADA, 17-21 DE SEPTIEMBRE DE 1944



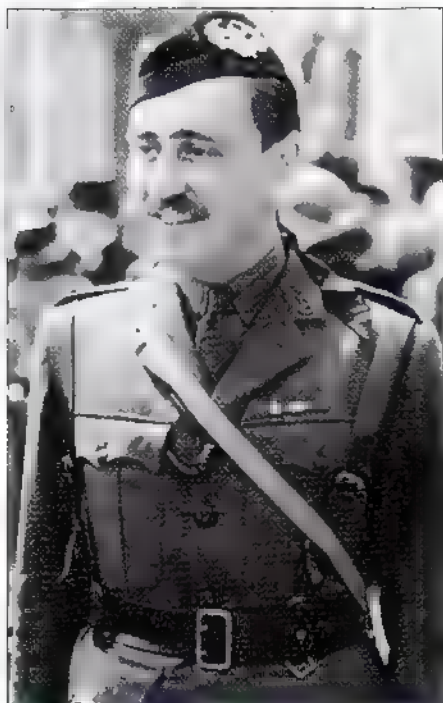


Hombres de la Sección C del 1.º Escuadrón Aerotransportado de Reconocimiento, cerca de la estación Wolfheze el lunes 18 de septiembre con sus jeeps apenas visibles detrás de la vía del tren. El soldado en primer plano lleva un PIAT. Esta foto da idea de cómo era la zona boscosa entre las áreas de esterraje británicas y Oosterbeek. (IWM BU1144)



Resultado del ataque del 9.º Batallón de las SS del Hohenstauffen lanzado a través del puente de Arnhem contra las posiciones de Frost, en una foto tomada el lunes 18 de septiembre y orientada al este. La imagen muestra la sección elevada de la calzada que conduce al puente propiamente dicho (a la derecha). Pueden verse cerca de veinte semiorugas y vehículos de reconocimiento alemanes destruidos. El *Hauptsturmführer* Viktor Grabner, al mando del batallón y que había recibido la Cruz de Caballero de manos del *Obersturmbanführer* Harper el día anterior, murió en el ataque. (IWM MH2062)

También al amanecer, las primeras tropas del Cuerpo Feldt, del *Wenkreis* VI, con cerca de 3.400 hombres escasamente entrenados y divididos en cuatro grupos dentro de la 406.ª División *Landesschützen*, lanzaron un ataque en los altos de Groesbeek, encontrando huecos en la delgada línea estadounidense. Durante el día, el PAN avisó a Gavin de que se estaban concentrando más alemanes en el *Reichswald*. La amenaza fue tomada tan en serio que la 82.ª Aerotransportada y el propio Browning librarían el resto de la batalla por el puente de Nimega con un ojo puesto en las alturas de Groesbeek, esperando un ataque del II Cuerpo Panzer de las SS, un ataque que nunca se produjo.



El teniente coronel John Frost era el comandante de batallón con más experiencia de la 1.ª División Aerotransportada británica y mandaba el 2.º Batallón del Regimiento Paracaidista desde octubre de 1942. Lo había dirigido en el norte de África y en Sicilia. Como todos los paracaidistas, era voluntario. Aquí se le puede ver con el uniforme del regimiento del que provenía, los Cameronianos (Fusileros Escoceses), después de recibir la Cruz Militar por dirigir el ataque a Bruneval el 27 de febrero de 1942, la primera condecoración concedida al Regimiento Paracaidista.

En Arnhem, los dos bandos atacaron antes del amanecer. El Kampfgruppe Von Tettau (en el que había la 224.ª Compañía Panzer, con carros franceses Renault) avanzó sobre la 1.ª Brigada en Planeadores desde Renkum hacia el oeste, absorbiendo gradualmente todas las demás fuerzas alemanas al oeste de Oosterbeek y librando intercambios de fuego que duraron todo el día. Mientras, el 3.º Batallón del Regimiento Paracaidista reanudó su avance hacia el puente de Arnhem, enfrentándose al Kampfgruppe de las SS Spindler con la asistencia de Lathbury y Urquhart.

Cuando el 3.º Batallón se encontraba a 2.000 metros del puente, alemanes y británicos se enzarzaron en un confuso combate callejero. El grupo de Urquhart quedó aislado y, poco antes del mediodía, Lathbury fue herido y tuvo que quedarse en una casa cercana. Cuando los alemanes se acercaron, Urquhart, acompañado de dos capitanes, se vio obligado a buscar refugio en el ático de un vecino simpatizante mientras las patrullas enemigas rastreaban las calles. Con Lathbury y Urquhart perdidos, el general de brigada Hicks tomó oficialmente el mando de la división a las 09:15 horas, enviando al 2.º Batallón del regimiento de South Staffordside (de dos compañías) a reforzar el avance —cada vez más fragmentado— de la 1.ª Brigada Paracaidista.

En el puente de Arnhem, Frost mantenía todavía una posición ventajosa, con tantas tropas, al menos, como el Kampfgruppe de las SS Knaust que atacaba desde el norte. Los alemanes descubrieron pronto que las tropas aerotransportadas eran un enemigo formidable y que los asaltos de la infantería obtenían pocas ganancias frente a ellos. Eran necesarias la artillería y los blindados para arremeter contra los hombres de Frost, dentro de las casas, y dos cañones de 100 mm comenzaron la tarea justo después del amanecer. A las 09:30 horas, cerca de 22 vehículos del 9.º Batallón de Reconocimiento de las SS que volvían desde Nimega intentaron cargar a través del puente contra las posiciones de Frost, sólo para ser destruidos por minas británicas, cañones anticarro y granadas. Pero Frost sólo tenía víveres para 48 horas, y estaba obligado a economizar munición durante todo el día. Mientras, la 1.ª Brigada Paracaidista fue interceptada por el Kampfgruppe Spindler a poca distancia del puente. Durante los dos días siguientes, los carros y cañones reclamados por Model comenzaron a llegar a Arnhem desde toda Alemania, incluyendo la Brigada Antiaérea Von Swoboda, de la Luftwaffe, equipada con 70 cañones (33 de 88 mm, 29 de 20 mm y ocho de 37 mm) repartidos en cinco batallones.

Todo esto era desconocido para Browning y su plana mayor, que descubrían rápidamente la diferencia entre un cuartel general administrativo y el mando de un cuerpo de ejército. Había problemas inacabables con las comunicaciones por radio, de los que Browning más tarde acusaría a su sección de transmisiones. En realidad, la unidad perteneciente al «Phantom» (sobrenombre del GHQ Liaison Regiment, una unidad especial de reconocimiento y transmisiones), que estaba adscrita a la 1.ª Aerotransportada británica, contactaba con Londres a través de un equipo de radio especial y había también un grupo de reporteros de la BBC con un equipo VHS (más tarde, durante la batalla se lanzarían a los soldados periódicos que incluían los primeros reportajes realizados por estos periodistas). Asimismo, la divi-

COMPANIA B

Ataque alemán fallido del 18 de septiembre.

Los alemanes despejan el puente para el tráfico el 21 de septiembre.

**Ataque de blindados alemanes
el 19 de septiembre.**

▲ NIMECA ▲

**Ataque frustrado del
9.º Bón. de Reconocimiento
de las SS el 16 de septiembre.**

BAJD RIN



- A Incendiada el 20 de septiembre
- B CG del 2.º Bón.
- C Posición de mortero
- D Casamata destruida
- E Unidades de distintas brigadas
- F Reales Ingenieros
- G Incendiada el 19-20 de septiembre
- H Incendiada y evacuada el 18-19 de septiembre

- 1 Rijnkade
- 2 Eusebius-Platz
- 3 Eusebius Binnen Singel
- 4 Westervoortsedijk
- 5 Nieuwe Kade

Se pacta una tregua para atender a los británicos heridos en estos edificios, 20 de septiembre a las 21:00 horas.

SS KG
-ohrensta...er
HARZER

El CG de la 1.ª Brigada Paracaidista llega el 18 de septiembre, usado por Frost desde entonces; la Artillería Real enlaza por radio con la 1.ª División Aerotransportada el 18 de septiembre.

Ataque principal alemán el 20 de septiembre, a cargo de Knaust.

Ataque el 18 de septiembre.

VEHICULOS DESTRUIDOS

COMPANIA A

PUENTE DE ARNHEM, DEL 17 AL 23 DE SEPTIEMBRE DE 1944

Los hombres de Frost mantienen la parte norte del puente, privando a los alemanes de un lugar de cruce, hasta la noche del 20-21 de septiembre. La resistencia británica en las cercanías del puente cesó el 23 de septiembre.

sión mantenía contacto directo con Frost en el puente de Arnhem y con el cuartel general del I Cuerpo Aerotransportado en Moor Park, que a su vez estaba en contacto intermitente con Browning. Por su parte, el PAN, que usaba un sistema privado de teléfono perteneciente a la compañía regional de electricidad, también envió mensajes codificados entre Arnhem y Nimega avisando a la 82.^a Aerotransportada de que la 1.^a británica estaba en apuros, y el mismo sistema telefónico consiguió llegar hasta la 101.^a en Son. El fallo no fue tanto de comunicaciones como de trabajo de equipo y de experiencia del cuartel general de Browning. A la mañana siguiente, el I Cuerpo Aerotransportado pidió a Moor Park copias de las transmisiones de la 1.^a Aerotransportada y esa misma tarde se estableció una conexión estable por radio. Pero durante los dos primeros y vitales días, Browning nunca ejerció el mando adecuado.

A las 10:00 horas despegaron los grupos de planeadores y sus remolcadores que, en Inglaterra, habían retrasado su partida, seguidos de los transportes de paracaidistas a las 12:00 horas, todos en un solo flujo por la ruta norte y escoltados por 867 cazas de la 8.^a Fuerza Aérea y el Mando de Caza. A causa del mal tiempo, 91 de los 904 planeadores que despegaron no pudieron llegar o se perdieron en Holanda. A las 13:00 horas, dos batallones del 327 Regimiento de Infantería en Planeadores y algunas tropas divisionarias que sumaban, en total, 2.656 hombres, 146 jeeps, 109 remolques y dos bulldozers, alcanzaron sanos y salvos, en 428 planeadores, las posiciones de la 101.^a Aerotransportada. El general de división Taylor ordenó a su segundo, el general de brigada Gerald Higgins (que con 34 años era el general más joven del Ejército estadounidense), que se encargara del flanco occidental de sus líneas defensivas. Una hora más tarde, el 502.^o Regimiento, reforzado por carros británicos de la 8.^a Brigada Acorazada, atacó las posiciones de la 59.^a División de Infantería en Best, tomando más de 1.400 prisioneros, aunque la aldea permaneció en manos alemanas. Más al norte, un ataque de tanteo de la 59.^a fue derrotado por los estadounidenses.

En las alturas de Groesbeek, el ataque matinal de Cuerpo Feldt había tomado algunas de las zonas de aterrizaje de la 82.^a Aerotransportada, que



La radio portátil 68P del Ejército británico (que en la foto es transportada por un paracaidista polaco) permitía la comunicación hablada con un alcance de 5 km. Las dos radios que se instalaban en los jeeps, la 22 y la 19HP, tenían un alcance de 8 y 40 km respectivamente. De mayor potencia era la 76 para clave Morse, que llegaba a los 500 km. Las comunicaciones por radio fueron intermitentes durante la guerra en todas las batallas y por lo general tendían a fallar durante la noche.



Las tropas en planeadores se sentían tratadas como inferiores frente a los paracaidistas, con los que compartían los mismos peligros pero sin cobrar la paga por salto ni por vuelo. Aquí se observa a miembros del 327.º Regimiento de Infantería en Planeador de la 101.ª División Aerotransportada, que intentan retirar a los heridos de entre los restos de un planeador CG-4.º Waco después de un aterrizaje particularmente duro cerca de Son, el lunes 18 de septiembre.

fueron despejadas con una carga al fusil por parte del 505.º Regimiento de Infantería Paracaidista nada más aterrizar a las 13:00 horas con 385 planeadores en los que iban 1.782 hombres y el resto de la artillería de la división (doce cañones de 75 mm, doce de 105 mm y ocho contracarro de 57 mm). El mismo general Feldt estuvo a punto de ser capturado. Cuando los remolcadores se retiraron, 135 B-24 Liberator de la 8.ª Fuerza Aérea lanzaron abastecimientos para la 82.ª Aerotransportada (de los que se recogió el 80 por ciento), perdiendo once aparatos. A las 17:00 horas, Browning ordenó a Gavin que planease un ataque nocturno contra el puente de Nimega, aunque más tarde cambió de opinión y canceló el ataque.

Al oeste de Arnhem, la segunda oleada británica llegó a las 15:00 horas en medio de un intenso fuego antiaéreo que había incendiado el brezal que se encontraba bajo sus pies. La 4.ª Brigada Paracaidista de Hackett, en 124 Dakota, saltó desde 250 m justo encima del 3.º Batallón de Policía de las SS, que libraba una escaramuza con hombres de la 1.ª Brigada en Planeadores. Los policías holandeses de las SS fueron aniquilados. El resto del Regimiento South Staffordshire y las tropas divisionarias también llegaron en 296 planeadores, sumando 2.119 hombres. Sólo se perdió un Dakota, pero 20 cazas de escolta fueron derribados cuando contenían el ataque de 90 aviones de la Luftwaffe.

Este aterrizaje fue seguido por una oleada de 145 Stirling y Dakota de los Grupos 38 y 46 de la RAF en tareas de abastecimiento. Pero la zona de lanzamiento de su carga estaba todavía en manos de los alemanes, quienes además copiaban las señales de identificación británicas. Muchos aviones fueron alcanzados por el fuego antiaéreo, y de las 87 toneladas lanzadas sólo doce llegaron a la 1.ª Aerotransportada británica, perdiéndose trece aviones.

Al tomar tierra, Hackett se vio sorprendido al escuchar de Mackenzie que Hicks estaba al mando de la división y que se había llevado el 11.º Batallón del Regimiento Paracaidista y a los South Stafforshires para reforzar el ataque de la 1.ª Brigada Paracaidista. Hackett llegó al hotel Hartenstein, ahora convertido en cuartel general de la 1.ª Aerotransportada, poco antes

de medianoche y recibió la orden de Hicks para enviar en seguida los dos batallones que quedaban en Arnhem junto a la 1.ª Brigada Paracaidista. Hacket se opuso alegando que necesitaba un plan y que su brigada debía atacar su objetivo original en los altos. Entonces se desató un acalorado enfrentamiento en el que Hicks acusó a Hackett de intentar quitarle el mando de la división, pero finalmente accedió a retrasar la acción.

La ausencia del comandante de la 1.ª Aerotransportada resultaba crítica en ese momento. Lo que estaba en juego era la cabeza de puente sobre el Bajo Rin. Si Hicks hubiera renunciado al objetivo original del puente de Arnhem, podría haberse asegurado el transbordador de Heveadorp y el terreno a ambos lados, cavar trincheras y esperar al XXX Cuerpo. Pero eso habría significado desobedecer las órdenes de Browning y abandonar a Frost.

Una vez completado el ensamblaje entre el XXX cuerpo y la 101.ª Aerotransportada, el general Taylor quedó bajo el mando de Horrocks. A su vez, la 50.ª División (Northumbria) pasó al VIII Cuerpo, al mando del teniente general O'Connor, y comenzó a desplazarse hacia Eindhoven. A medianoche, el VIII Cuerpo comenzó su retrasado ataque con un cruce al asalto de canal del Mosa-Escalda en Lille St-Hubert a cargo de la 3.ª División, parte de la cual estaba todavía en camino desde Bruselas.

Después de dos días, la batalla comenzaba a desmentir a Montgomery. A pesar de la ruptura de las defensas alemanas, el XXX Cuerpo se había detenido en Son, mientras que los dos cuerpos de ejército de los flancos tenían aún pendiente asestar su golpe. El I Cuerpo Aerotransportado había perdido la ventaja de la sorpresa obtenida con su asalto desde el aire y había caído en el desorden. Había poca información disponible para el 21.º Grupo de Ejércitos con la que poder hacer una evaluación correcta y no quedaban reservas británicas para influir en el desarrollo de la batalla.

En el otro lado, sin embargo, el contraataque de Model estaba ya listo.



El general de brigada «Pip» Hicks en su cuartel general del hotel Hartenstein el lunes 18 de septiembre. Hicks, que cumplió 49 años durante la batalla (la misma edad que el teniente general Horrocks), era probablemente el general de brigada de más edad del Ejército británico. Había mandado la 1.ª Brigada en Planesadores desde abril de 1943, incluyendo su primera gran batalla durante la invasión de Sicilia. (IWM BU1152)

EL COTRAATAQUE ALEMÁN, 19 DE SEPTIEMBRE

El martes (Día D más 2), el tiempo continuó siendo brumoso por la mañana y con lluvia todo el día. La tercera oleada de vuelos desde Inglaterra, que debía despegar a las 10:00 horas, fue retrasada por la niebla hasta las 13:00 horas cuando el último batallón del 327.º de Infantería en Planeador despegó con la artillería de la 101.ª Aerotransportada en un total de 385 planeadores, de los que 189 se perdieron o tuvieron que regresar. Los 428 planeadores que llevaban refuerzos a la 82.ª Aerotransportada, principalmente dos batallones del 325.º de Infantería en Planeador, permanecieron en la pista todo el día. Los 114 Dakota de la 1.ª Brigada Paracaidista polaca se quedaron también en tierra, aunque el pequeño grupo de 35 planeadores de la brigada sí efectuó el despegue en solitario.

Las noticias de estos cambios no fueron transmitidas por el 1.º Ejército Aerotransportado Aliado a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica en Bélgica, que continuó haciendo vuelos de abastecimiento de acuerdo con el programa original. Como resultado, las tropas aerotransportadas en Holanda no recibieron el apoyo aéreo adecuado para contrarrestar las 125 salidas de los cazas de la Luftwaffe. Durante ese día se perdieron 43 aviones y 73 planeadores. Considerando que su trabajo había terminado, el teniente general Brereton voló a Bruselas con Ridgway y viajó hasta Eindhoven llevando su uniforme de gala con todas sus medallas para contemplar la victoria.

A las 03.30 horas, en medio de la oscuridad y la niebla de Arnhem, la 1.ª Brigada Paracaidista comenzó su ataque hacia el este a lo largo de la línea del Bajo Rin, mientras que la 4.ª Brigada Paracaidista (batallones 10 y 156 del Regimiento Paracaidista) se movía hacia el este a través de la línea de ferrocarril

Personal de la 1.ª Brigada Paracaidista polaca espera junto a su C-47 Dakota en un aeródromo en el este de Inglaterra, probablemente el martes 19 de septiembre. En el plan de Browning, todas las defensas antiaéreas al sur del puente de Arnhem tendrían que haber sido neutralizadas en esa fecha para hacer seguro el desembarco de los paracaidistas. El general de división Sosabowski no hizo ningún esfuerzo por ocultar su falta de entusiasmo por este plan, en su creencia de que sus tropas estaban siendo mal utilizadas por Browning.





Hombres del 2.º Batallón de los South Staffordshires descienden por la carretera desde su zona de aterrizaje a través de Oosterbeek hacia Arnhem en la mañana del martes 19 de septiembre, junto con un cañón de 6 libras remolcado por un jeep. Como todas las tropas británicas en planeadores, los South Staffordshires eran un batallón de línea que habían recibido un entrenamiento para esta clase de operaciones. Obsérvese la zona boscosa a ambos lados de la carretera, perfecta para tender emboscadas (IWM BU1081)

buscando las zonas altas. La 1.ª Brigada Paracaidista avanzó unos 400 metros hacia el puente antes de que la niebla se levantase al amanecer y se vieran cogidos por el fuego cruzado de los alemanes desde la orilla del río, entre los antiaéreos multitud de 20 mm del la orilla sur y el Kampfgruppe de las SS Spindler desde el terraplén del norte. A las 10:00 horas el ataque británico se había colapsado y había sido rechazado. Al final del día, el 1.º Batallón del Regimiento Paracaidista sumaba sólo 40 hombres ilesos, mientras que el 3.º Batallón escapó con 116 hombres.

El ataque a través del pueblo del 11.º Batallón del Regimiento Paracaidista y el 2.º Batallón de los South Staffordshires también encontró poco éxito, reduciéndose a apenas entre 150 y 200 hombres en la lucha de aquel día. Pero sobre las 07:15 horas habían conseguido hacer retroceder lo suficiente al Kampfgruppe Spindler como para liberar al general división Urquhart del ático en el que se ocultaba. Urquhart alcanzó el Hartenstein en jeep unos minutos más tarde, y comenzó a reorganizar lo que quedaba de su división. El ataque de Hackett al noreste fue reforzado por el 7.º Batallón del King's Own Scottish Borderers de la 1.ª Brigada en Planeadores, dejando sólo el 1.º Batallón del Regimiento de la Frontera en reserva. Se radiaron avisos a la 1.ª Brigada Paracaidista polaca para que no aterrizase en las zonas previstas, puesto que estaban todavía bajo control de los alemanes. Urquhart ordenó también al coronel Hilary Barlow, segundo en el mando de la 1.ª Brigada en Planeadores, que tomara el mando de la batalla callejera de Arnhem. Barlow marchó hacia el combate y nunca se le volvió a ver, ni vivo ni muerto. Años más tarde, su deteriorada piñillera fue encontrada a menos de mil metros del puente de Arnhem.

En Son, el puente Bailey estaba terminado y la Acorazada de la Guardia reanudó su avance al amanecer. A las 08:20 horas, la Caballería de la Guardia Real alcanzó el puente de Grave, donde Browning y Ridgway esperaban a Horrocks y a los Granaderos, que llegaron dos horas más tarde. La Acorazada de la Guardia había necesitado 42 horas y 130 bajas para el viaje de 85 km desde el «puente de Joe» hasta Nimega.

La llegada del XXX Cuerpo puso a la 82.ª Aerotransportada bajo el mando de Horrocks, quien cada vez estaba más enfermo, y dejó a Browning al mando de tan sólo la 1.ª Aerotransportada británica, con la que apenas mantenía contacto. Los dos comandantes de cuerpos de ejército, con Gavin

Un obús de 75 mm del 1.º Regimiento de Artillería Ligera en Planeadores, en acción cerca de Oosterbeek el martes 19 de septiembre. De fabricación estadounidense, el obús tenía un alcance efectivo de unos 9.500 m y un peso de 500 kg. Las comunicaciones por radio y el apoyo de estos cañones fueron vitales para la defensa del puente de Arnhem por Frost. (IWM BU 1094)



v Adair, formaron un cuartel general conjunto cerca de Heumen y ejercieron el mando por consenso.

Como se retrasaba la llegada del 325.º de Infantería en Planeadores, Gavin había organizado a 450 de sus pilotos de planeadores en un batallón improvisado que contó con el agradecimiento de la Acorazada de la Guardia por su apoyo. Un ataque del 2.º Batallón del 505.º Regimiento Paracaidista con el apoyo de los Granaderos comenzó por la tarde, pero de nuevo fracasó en el intento de alcanzar el puente. Gavin propuso entonces un cruce al asalto del Waal para tomar el puente por ambos extremos y Horrocks ordenó que los botes de asalto del XXX Cuerpo fueran adelantados desde Hechtel, aunque para ello fuese preciso despejar la carretera del resto de vehículos.

Al este de Son, la 107.ª Brigada Panzer (un batallón de carros PzKpfw V Panther y un regimiento de granaderos panzer) llegó para participar en el ataque en pinza planeado por Student con la 59.ª División desde Best. Pero aquello había sido reemplazado por el renovado ataque de primeras horas de la tarde a cargo de la 101.ª Aerotransportada v la 8.ª Brigada Acorazada que expulsó a la 59.ª División de Best, tomando 1.400 prisioneros. La 107.ª Brigada Panzer atacó en solitario algo más tarde, desde el este y a través de un terreno difícil, y estuvo a punto de desbordar el cuartel general de la 101.ª en Son antes de que Taylor pudiera improvisar una defensa con éxito. Mientras ocurría esto, aterrizaron 196 planeadores con la mitad de la artillería que esperaba Taylor y 1.34. de los 2.310 hombres previstos, seguido de 60 Dakota que les lanzaron tan sólo 40 de las 256 toneladas de pertrechos que correspondían.

En Arnhem, a media tarde se cumplieron 48 horas de combate ininterrumpido y la 1.ª Aerotransportada británica estaba siendo desgastada por falta de abastecimientos, las muchas bajas y el puro agotamiento. Estaban llegando más carros y artillería alemanes, incluyendo la 208.ª Brigada de Asalto (con Sturmgeschütz III) desde Dinamarca y los primeros cañones de la Brigada Antiaérea Von Swoboda. Ni el teniente general Von Tettau, en el oeste, ni el *Obersturmbahnführer* Harzer, al este, tenían una imagen clara de la batalla ni podían coordinar sus propias fuerzas, pero lo cierto es que la 4.ª Brigada Paracaidista tenía firmemente bloqueado su avance hacia el noreste.

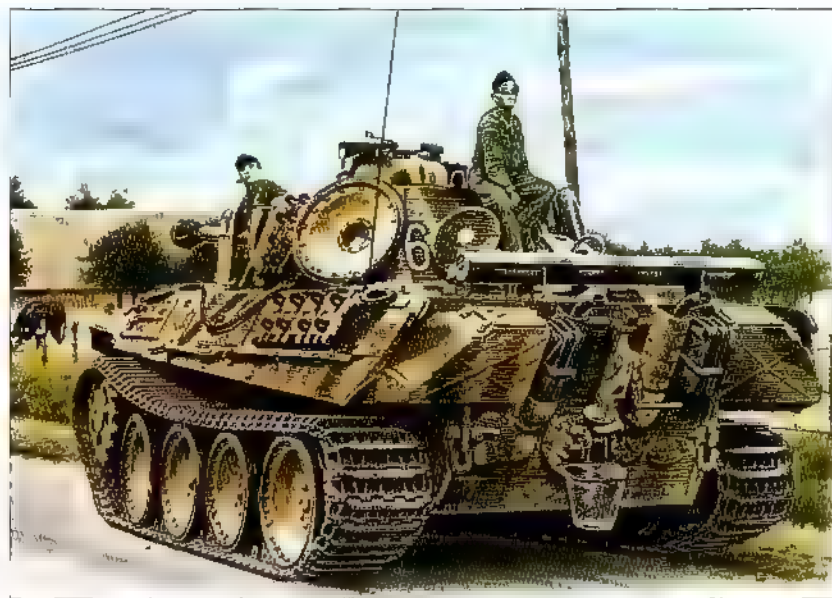
Bajo el fuego del Kampfgruppe Krafft y amenazado desde el oeste, Hackett comenzó a situar su brigada al sur de la línea de ferrocarril a las 16:00 horas. En ese momento, los planeadores polacos llegaron sin escolta y aterrizaron

entre las fuerzas británicas y alemanas, en la zona en que estaba planeado y sin haber recibido los avisos de Urquhart. Sólo dos cañones anticarro y un puñado de hombres sobrevivieron para unirse a los británicos. Al final del día, los tres batallones de Hackett sólo sumaban 250 hombres. El reabastecimiento por parte de los Grupos 38 y 46 de la RAF, que llegaron tras los polacos y que contaban con 63 Dakota y 100 Stirling, sólo aportó a la 1.ª Aerotransportada 81 de las 390 toneladas previstas, perdiendo trece aviones.

En el puente de Arnhem, el día empezó con un raid aéreo alemán, seguido de proyectiles y morteros del Kampfgruppe Knaust desde el norte y del Kampfgruppe Brinkmann desde el este. Frost tenía ahora tan sólo 250 hombres ilenos en diez de las dieciocho casas que había ocupado al comienzo. La protección de los heridos y prisioneros se estaba volviendo un problema crítico, así como el agua, la comida y la munición. La batalla del puente de Arnhem se había convertido en una pesadilla en la que los soldados británicos habían perdido la noción del tiempo. Los alemanes continuaban arremetiendo contra las posiciones británicas. Un ofrecimiento de rendición a Frost fue desdeñosamente rechazado por éste.

En el flanco izquierdo del avance del XXX Cuerpo hacia Arnhem, la 53.ª División del XII Cuerpo se había agotado al alcanzar la carretera Turnhout-Eindhoven. La 7.ª División Acorazada asumió el control de la cabeza de puente y la 15.ª División esquivó el avance por el este para pasar a través de la 53.ª División al día siguiente. En el flanco derecho, la 3.ª División del VIII Cuerpo había casi alcanzado Weert, mientras que la 11.ª División Acorazada había atravesado Helmond, alcanzando el sureste de Eindhoven. La presión sobre la 101.ª Aerotransportada obligó a Dempsey a reforzar a Taylor con otro batallón acorazado más de la 4.ª Brigada Acorazada del VIII Cuerpo.

Cuando atardeció, la Luftwaffe bombardeó Eindhoven con 120 Ju 87 y Ju 88 causando al menos 1.000 víctimas civiles. Brereton y Ridgway, que acababan de llegar en jeep a la ciudad, se vieron sorprendidos por el bombardeo y se separaron. Brereton viajó para ver a Taylor en Son, antes de regresar y volver al día siguiente al cuartel general del SHAEF para asistir a una reunión ya prevista, y no hizo ningún otro esfuerzo que influyera en la batalla.



Un PzKpfw V Ausf. G Panther, probablemente del 9.º Regimiento Panzer de la 9.ª División Panzer de las SS Hohenstauffen durante la retirada hacia Arnhem a través de Francia. El carro está fuertemente camuflado contra los ataques aéreos aliados, transporta muchos pertrechos externos y dos de sus tripulantes realizan tareas de vigilancia antiáerea. Se ha pintado en un esquema de camuflaje rápido de manchas marrones y verdes sobre el amarillo de fábrica y no tiene marcas visibles, excepto el prominente n.º 6 en la torre.

EL ESTANCAMIENTO, 20 DE SEPTIEMBRE

La niebla y la lluvia continuaron el miércoles (Día D más 3) dejando en tierra inglesa a los polacos y al 325.º de Infantería en Planeadores un día más. Sólo fueron posibles lanzamientos de abastecimiento, de los que la 82.ª Aerotransportada llegó a recibir el 80 por ciento de lo que les correspondía. Al amanecer, Urquhart había retrasado la 4.ª Brigada Paracaidista y había reunido su división en una bolsa en forma de dedo pulgar en Oosterbeek con su base en el Bajo Rin. Usando su equipo de radio Phantom, Urquhart convino con el 1.º Cuerpo Aerotransportado que los polacos aterrizarían en Driel, frente al transbordador de Heavedorp, para establecer una cabeza de puente. Urquhart también usó la BBC para cambiar las zonas de lanzamiento de suministros de la 1.ª Aerotransportada, pero los contenedores fueron a caer en los bosques y calles de Oosterbeek en medio de un intenso fuego antiaéreo alemán, y sólo el 13 por ciento de los suministros previstos llegaron a la división.

Durante todo el día se produjeron ataques alemanes descoordinados alrededor del perímetro británico de Oosterbeek, con las tropas entremezcladas en los bosques y las casas. Un ataque contra el perímetro de los Kampfgruppen Von Tettau y Krafft, poco antes del amanecer, fue duramente rechazado. Como ninguno de los bandos podía lanzar un ataque lo bastante decisivo, la batalla empezó a convertirse, en gran medida a causa del agotamiento, en un asunto de morteros y francotiradores. Alemanes y británicos coincidieron en al menos una casa, en la que compartían diferentes pisos e intercambiaban raciones de comida, mientras que la 1.ª Aerotransportada encontró tiempo para editar un periódico de una sola hoja.

Pero la ralentización de la batalla no hizo disminuir las bajas. Al final del día ningún regimiento paracaidista sumaba más de 100 hombres y sólo el 1.º

Soldados de la 101.ª

Aerotransportada se ponen a cubierto cuando un convoy de camiones del XXX Cuerpo sufre el fuego alemán en la «Carretera del Infierno» al norte de Eindhoven, el miércoles 20 de septiembre. La defensa estadounidense se vio perjudicada al desplazarse en campo abierto, mientras que la carretera se reservó a los británicos. Los ataques alemanes, aunque no tuvieron éxito, provocaron retrasos en los movimientos del XXX Cuerpo que ayudaron a decidir la batalla.

(IWM BU1062)



Batallón de la Frontera estaba todavía intacto. Dentro del perímetro se hicieron imposibles tanto el movimiento como el cuidado de los heridos, al estar bajo el fuego los puestos de auxilio. Se alcanzó un acuerdo por el cual los británicos retrocederían ligeramente a mediodía para ceder a los alemanes la posesión de esos edificios, permitiéndoles atender adecuadamente a sus heridos. Fue uno de los varios casos de cooperación entre enemigos en una batalla verdaderamente dura. Más tarde, Model ordenó que todos los civiles de Arnhem y Oosterbeek, que se encontraban ahora en zona de batalla, fueran evacuados, una tarea que necesitó cuatro días. El Batallón Orange del PAN, algunos de cuyos integrantes luchaban en el puente de Arnhem junto a los británicos, fue discretamente disuelto el día siguiente.

Al norte de Eindhoven, en la que la 101.^a Aerotransportada había empezado a llamar la «Carretera del Infierno», los ataques alemanes se reanudaron al amanecer. La 107.^a Brigada Panzer avanzó una vez más desde el este contra Son, pero fue rechazada por la 101.^a Aerotransportada con la ayuda de los blindados británicos. Taylor optó entonces por una ofensiva limitada, y el 1.^{er} Batallón del 501.^o Paracaidista tomó 418 prisioneros en Heeswijk.

Mientras la 101.^a Aerotransportada y la 8.^a Brigada Acorazada combatían juntas, el XXX cuerpo continuaba su marcha como podía, con los botes de asalto que se retrasaban y la 43.^a División (Wessex) moviéndose desde Hechtel. Las primeras tropas de la 130.^a Brigada de la división alcanzaron Grave al mediodía, pero el resto, en la congestionada carretera, tardó incluso más que la Acorazada de la Guardia en alcanzar Nimega.

En el cuartel general del 1.^{er} Cuerpo Aerotransportado, los retrasos en la «Carretera del Infierno» junto con las noticias de Arnhem hicieron a Gavin maldecir de la lentitud de Horrocks, mientras que el normalmente tranquilo Browning lanzó un tintero contra el cuadro de un general alemán colgado en la pared. La 52.^a División (Lowland) se ofreció voluntaria para volar al día siguiente hasta un aeródromo cerca de Nimega, pero Browning, que todavía esperaba a los polacos y a la 325.^a de Infantería en Planeadores, rechazó la oferta.

A causa de la debilidad de la 82.^a Aerotransportada y el esperado gran ataque en Groesbeek, la Acorazada de la Guardia fue dividida para repartir sus apoyos. Mientras que los Granaderos y los Guardias Irlandeses se preparaban para cruzar al asalto, los Guardias Galeses cubrieron el puente de Grave y los Coldstream apoyaron la posición de Groesbeek. Mientras tanto, la Caballería de la Guardia Real patrulló en dirección al oeste hasta el principal depósito de suministros del 1.^{er} Ejército Paracaidista en Oss, donde los pragmáticos tenderos entregaban víveres a ambos bandos (hubo raciones alemanas de Oss que llegaron hasta la 3.^a División británica en Weert, mucho más al sur).

Esa mañana, los Guardias Irlandeses y el 504.^o de Infantería Paracaidista empezaron a despejar los suburbios de Nimega para cruzar el río, mientras los Granaderos y el 505.^o avanzaban hacia el puente. El cruce comenzó a las 14:40 horas, nada más llegar los botes, con un ataque de los Typhoon del 83 Grupo de la RAF seguido de diez minutos de bombardeo y humo de cien cañones del XXX Cuerpo y los carros de los Guardias Irlandeses. A las 15:00 horas, dos compañías del 3.^{er} Batallón del 504.^o cruzó el Waal al oeste de los puentes en botes de asalto de seis metros bajo un intenso fuego de artillería alemán. La mitad de los botes alcanzó la otra orilla y seis viajes sucesivos llevaron al resto del batallón y al 1.^o del mismo regimiento. Una vez en la orilla, el 3.^{er} Batallón atacó en dirección este, despejando primero el puente del ferrocarril y después el de la carretera a costa de 107 bajas. Los cuerpos de unos 417 alemanes

Un carro de combate Cromwell de la División Acorazada de la Guardia, muy cargado de equipo, avanza por la «Carretera del Infierno», al sur de Nimega, el miércoles 20 de septiembre. Los molinos de la zona se usaban para bombear agua en las cercanas acaquias de drenaje. Durante la batalla, los últimos vehículos de la división que marchaban hacia Arnhem iban 24 horas por detrás de la vanguardia. (IWM B10131)

se contaron más tarde en la zona del puente del ferrocarril. Al mismo tiempo, el 505.º Regimiento y los Granaderos atacaron a través de la ciudad hacia el puente de la carretera, que los primeros carros de estos últimos cruzaron a las 19:10 horas. Desafiando las órdenes de Model, el *Brigadeführer* Harmel ordenó volar el puente cuando pasaban los Granaderos, pero las cargas explosivas fallaron. Esa noche, Model comprendiendo que ya era tarde, autorizó a Bittrich a volar el puente de Nimega si fuera necesario.

En las alturas de Groesbeek, el Cuerpo Feldt reanudó su ataque al amanecer con la 406.ª División Landesschützen por el norte y el recién llegado II Cuerpo Paracaidista por el sur. Éste, que mandaba el general Feldt, consistía en los Batallones de Instrucción de la 3.ª y 4.ª Divisiones Paracaidistas, que habían resultado destruidas en Normandía. A media mañana, la 82.ª Aerotransportada había identificado erróneamente este ataque como proveniente de dos divisiones paracaidistas al completo y avisó a Gavin, que regresó a su puesto de mando desde Nimega. En un principio, el II Cuerpo obtuvo un considerable éxito y por la tarde casi había alcanzado el puente en



Clave de colores de las unidades:
 Rojo: alemanes
 Verde: estadounidenses
 Azul: británicos

14 30 HORAS. Los Typhoon de la RAF atacan con cohetes.

EE JU  82
GAVIN

Br  XXX
HORROCKS

Br  Guardias
ADAIR

KEIZEN KARELPLEIN

Dispositivo aliado y sus movimientos

- 1 504.º Regimiento de Infantería Paracaidista
- 2 Central eléctrica; Browning y Horrocks observan el cruce
- 3 El 3.º Bón. del 504.º Rgto. cruza el río protegido por una pantalla de humo y fuego de cobertura
- 4 Carros de los Guardias Irlandeses proporcionan fuego de cobertura
- 5 El 2.º Bón. del 504.º Rgto. ataca el parque Hunner a las 15:00 horas
- 6 Un grupo de Granaderos de la Guardia despeja el Valkhof y cruza el puente
- 7 Grupo de Granaderos de la Guardia, a las 20:00 horas

Alem.  SS KG
Frundsberg
HARMEL

Dispositivo alemán
A KG Henke (parte)
B Fuerte Hof van Hoiand, defendido por el KG Henke, capturado a las 18:00 horas
C Posiciones antiaéreas de las SS
D SS Renhold
E KG Henke (parte)
F Parque Hunner y fuerte Valkhof, defendidos por el KG Euling



EL CRUCE DEL RÍO EN NIMEGA

De las 15 00 a las 20 00 horas del 20 de septiembre, visto desde los altos de Groesbeek

Heumen, amenazando con cortar la carretera detrás de la 82.^a Aerotransportada. Pero los contraataques del 508.^o Paracaidista, apoyados por los Coldstream, restauraron paulatinamente la situación.

En el puente de Arnhem, Frost había encontrado agua tan sólo para un día más, y Urquhart advirtió al I Cuerpo Aerotransportado que era imprescindible que la Acorazada de la Guardia tomase el puente. El bombardeo alemán continuó, arrasando los edificios todavía en poder de los británicos y usando lanzallamas para sacarlos de entre los escombros. A mediodía, el propio Frost resultó herido por una explosión de mortero y el comandante Gough tomó el mando de las tropas que quedaban. Casi sin munición, con los heridos amontonados en los sótanos, los británicos resistían en su menguante perímetro. Poco después de las 18:00 horas, cuatro carros PzKpfw VI Tiger consiguieron cruzar el puente de norte a sur, pero nadie les siguió. A las 21:00 horas, Gough negoció una tregua permitiendo a los alemanes recoger más de 200 heridos de ambos bandos de los sótanos, incluyendo a Frost, que fue hecho prisionero.

Mucho más al sur, las operaciones británicas de flanqueo seguían siendo dolorosamente lentas. En un último esfuerzo del XII Cuerpo, la 15.^a División forzó la línea del canal Wilhelmina en Best, pero la ciudad permaneció en manos alemanas. El VII Cuerpo desplazó a la 69.^a Brigada de la 50.^a División hacia el norte para reforzar a la 101.^a Aerotransportada, mientras que la 11.^a División Acorazada hacía algunos progresos en dirección a Helmond. Con los flancos alemanes cada vez más fuertes, estos ataques en campo abierto tenían pocas oportunidades.

En Oosterbeek, lejos de plantearse aplastar a la 1.^a Aerotransportada británica, Model situó al Kampfgruppe Von Tettau bajo el mando del II Cuerpo Panzer de las SS para contener un supuesto ataque de las tropas de Urquhart. Continuaron llegando más refuerzos alemanes, y se esperaba, en una semana, al XII Cuerpo de las SS con las nuevas Divisiones de Infantería 180 y 190. Por cumplir con la doctrina alemana, más que buscando algún éxito, Bittrich también ordenó contraatacar y recuperar Nimega a la mañana siguiente.

Con sólo tres batallones del Frundsberg entre Nimega y Arnhem, parecía que nada podría impedir que los Aliados alcanzaran el puente de Arnhem esa



Soldados de la 1.^a Aerotransportada británica, con subfusiles Sten, atrincherados para defender la bolsa de Oosterbeek se protegen tras sus jeep el lunes 18 de septiembre. Uno es de transmisiones, y lleva todavía sus auriculares conectados a la radio modelo 22 instalada en el jeep. La foto da una buena impresión de la escasa visión del terreno a ras de suelo que tenían ambos bandos en el combate por la bolsa. (IWM BU1143)



misma noche. Pero, en el otro lado, la estancada Acorazada de la Guardia de Adair no quería avanzar de noche dentro del *polder* de la «isla» sin infantería, así que Horrocks ordenó su detención.

Mientras tanto, lejos del campo de batalla, el cuartel general del SHAEF completó su traslado desde Granville hasta París, mejorando sustancialmente sus comunicaciones. Después de cuatro días, empezaba a estar claro para los altos mandos aliados que el plan original de «Market-Garden» había fracasado y que la guerra contra Alemania no terminaría aún. La primera insinuación del cambio de actitud llegó cuando Montgomery, en el cuartel general del 21.º Grupo de Ejércitos, recibió un mensaje de Eisenhower negando que el SHAEF hubiera tenido nunca la intención de un avance de frente amplio y reafirmando la prioridad del esfuerzo en el norte. Con «Market-Garden» fracasada y ambos bandos bloqueados en un agotado estancamiento, la naturaleza entera de la batalla de Arnhem estaba a punto de cambiar.

En el otro lado de la bolsa de Oosterbeek, la infantería alemana se atrinchera entre los árboles. Por su apariencia, estas tropas parecen pertenecer a alguna de las formaciones improvisadas con las que se organizó el *Kampfgruppe* Von Tettau. (IWM MH3956)



Una baja británica es transportada por camilleros dentro de uno de los hoteles o grandes viviendas usados por la 1.ª Aerotransportada británica como puestos de auxilio principales. Más tarde, por las duras condiciones de la batalla, se abarrotaron de heridos y, a pesar de las marcas de la Cruz Roja, era casi imposible para ambos bandos, entre los árboles y casas de Oosterbeek, el evitar disparar sobre estos puestos hasta que finalmente pasaron bajo control alemán. (IWM BU1158)

Terreno elevado en Westerbouwing, tomado por los alemanes el 21 de septiembre.

HEVEADORP

Refuerzo de la 1.ª Brigada Paracaidista polaca en la noche del 22-23 de septiembre y por el 4.º Bón. del Rgto. Dorsetshire la noche del 24-25.

Retirada la noche del 25-26 de septiembre.

Dispositivo aliado

- A 1.º Bón., Rgto. The Border
- B Ingenieros de la 1.ª Aerotransportada
- C Pilotos de planeadores
- D 21.ª Cia. Paraca. Independiente
- E 7.º Bón. del Rgto. King's Own Scottish Borderers
- F 1.ª Esc. de Reconocimiento Aerotransportado
- G 156.º Bón. del Regimiento Paracaidista
- H 10.º Bón. del Regimiento Paracaidista
- I 2.º Bón. del Rgto. South Staffordshire
- J Fuerza Lonsdale (1.º, 3.º y 11.º Bón. del Rgto. Paracaidista)
- K Pilotos de planeadores
- L CG del 1.º Rgto. Ligero de Infantería en Planeadores y Artillería Real
- M CG de la 1.ª Brigada de Infantería en Planeadores y reserva
- N Reserva de la 1.ª Div. Aerotransportada
- O CG de la 4.ª Brigada Paracaidista
- P Puestos de auxilio
- Q Hotel Hartenstein, CG de la 1.ª Div. Aerotransportada

Puente de ferrocarril de Arnhem, volado por los alemanes al aproximarse el 2.º Bón. del Rgto. Paracaidista, el 17 de septiembre.



PERÍMETRO DE LA 1.^a DIVISIÓN AEROTRANSPORTADA EN OOSTERBEEK

De 20 a 26 de septiembre de 1944, visto desde el puente de Arnhem.

EL NUEVO PLAN ALIADO, DEL 21 AL 22 DE SEPT.

La niebla y la lluvia continuaron el jueves (Día D más 4) que añadió, además, un frío cortante. Cuando llegó el amanecer, el mariscal Model impartió nuevas órdenes al Grupo de Ejércitos B. El Cuerpo Feldt tenía que mantener su posición. Se había desgastado en el ataque contra las alturas de Groesbeek y, con el puente de Nimega ahora en manos aliadas, había poco que pudiera hacer. Model colocó todas las tropas que se encontraban al sur, hasta Elst, bajo el mando del II Cuerpo Panzer de las SS, que tendría que limpiar Arnhem de británicos, al tiempo que deberían contener cualquier avance aliado desde Nimega. El 1.º Ejército Paracaidista de Student se encargaría de organizar un ataque coordinado en pinza del LXXXVIII Cuerpo con el LXXXVI Cuerpo contra la «Carretera del Infierno» al día siguiente.

En el puente de Arnhem, el último combate comenzó cerca de las 09:00 horas, cuando Gough y sus hombres intentaron la ruptura por el norte luchando contra el Kampfgruppe Knaust. No hubo una rendición formal, o un cese del combate. Divididos en pequeños grupos, los británicos agotaron su



Una imagen del puente de Arnhem tomada por un fotógrafo alemán desde el lado norte de la rampa mirando al sur, poco después de la última resistencia de los hombres de Frost, el jueves 21 de septiembre. Las casamatas alemanas abrasadas pueden verse a la derecha del puente, junto con los escombros de los edificios destruidos en el combate. Los vehículos destrozados en el ataque del 9.º Batallón de Reconocimiento han sido retirados a la izquierda de la calzada y el puente está ahora abierto. (IWM HU2127)



munición o fueron simplemente aplastados. Algunos rechazaron rendirse o lucharon con cuchillos, de manera que los últimos disparos en el puente de Arnhem se produjeron dos días más tarde. Pero a las 12 00 horas, el Kampfgruppe de las SS Knaust cruzó finalmente el puente de Arnhem. Los hombres de Frost habían peleado durante 88 horas sin ser relevados, las últimas doce de ellas sin comida o agua.

En la bolsa de Oosterbeek, Urquhart reorganizó su defensa, situando a Hicks a cargo de la cara oeste frente al Kampfgruppe Von Tettau y a Hackett a cargo de la cara oriental frente al Kampfgruppe de las SS Hohenstauffen. A las 09:00 horas, un ataque del Kampfgruppe Von Tettau expulsó al 1.º Batallón del Regimiento de la Frontera de la colina de Westerbouwing (de 30 m de alto), la altura crucial que dominaba el transbordador de Heveadorp y más allá del mismo, que resultó destruido en la lucha. Desde el Westerbouwing, el fuego alemán dominaría cualquier intento de cruce del río. En medio de la confusión y el agotamiento, ninguno de los bandos había apreciado la importancia de esa zona. El Kampfgruppe Von Tettau hizo retroceder 800 m a las tropas de Hicks durante el día, pero las órdenes de Model de eliminar la bolsa británica no podría llevarse a cabo con las fuerzas disponibles. En su lugar, los alemanes instalaron altavoces para que sonase música para los británicos, unida a invitaciones a la rendición, mientras continuaba el fuego de mortero y francotirador.

En Nimega, el trayecto entre los dos puentes quedó finalmente despejado de francotiradores alemanes a las 10:00 horas. Dos horas más tarde, mientras los Granaderos se recuperaban, los Guardias Irlandeses atacaron en dirección norte con los Guardia Galeses detrás. El ataque comenzó justo cuando el Kampfgruppe de las SS Knaust cruzaba el puente de Arnhem. Escasos de munición, artillería y apoyo aéreo, los carros de la Acorazada de la Guardia progresaron por la calzada elevada hasta Elst, donde se detuvieron ante el fuego alemán. A las 16:00 horas, el Kampfgruppe de las SS Knaust llegó a Elst desde Arnhem, bloqueando firmemente el avance.

Mientras tanto, la 43.ª División, que todavía esperaba a su última brigada para avanzar desde Eindhoven, estaba atareada limpiando las bolsas de resistencia alemana que aún estaban activas en Nimega. Horrocks ordenó a la división, al mando del general G.I. Thomas, que se pusiera a la cabeza de la Acorazada de la Guardia, avanzara a través de Driel y enlazase con la 1.ª Aerotransportada británica en Heavedorp. Relevada de gran parte de sus responsabilidades sobre Nimega, la 82.ª Aerotransportada comenzó un ataque general a última hora de la tarde con el 504.º y el 508.º de Infantería Paracaidista, que arrojaron al Cuerpo Feldt de las alturas de Groesbeek antes de establecer una sólida defensa.

Durante la tarde, la 1.ª Aerotransportada estableció contacto por radio con el XXX Cuerpo a través del 64.º Regimiento Medio de la Artillería Real. La distancia entre Nimega y Arnhem era de sólo 17 km y, gracias a este enlace, Urquhart podría pedir apoyo artillero del XXX Cuerpo, reduciendo drásticamente la ventaja alemana al norte del Bajo Rin. Sin este apoyo, la bolsa de Oosterbeek no podría haber sido mantenida, y después de la batalla Urquhart intentó sin éxito que el 64.º Regimiento Medio de la Artillería Real recibiera la insignia de la Aerotransportada británica. Como respuesta a esta resistencia que se endurecía, Model encargó tropas y equipo especializado para la lucha callejera, que debía ser llevada hasta Deelen en aviones de transporte Junkers Ju 52, y se le prometió también el 506.º Batallón de Carros Pesados, recientemente equipado con 45 carros PzKpfw VI B Königstiger en Alemania oriental.



Paracaidistas de la 82.ª División Aerotransportada observan cómo los carros Cromwell de la División Acorazada de la Guardia, probablemente del 2.º Batallón de los Guardias Galeses (Acorazado de Reconocimiento) atraviesan el puente de Nimega por el norte, hacia Arnhem, la mañana del jueves 21 de septiembre. (IWM B10172)



Paracaidistas de la 1.ª Brigada Paracaidista polaca en sus últimos preparativos antes de despegar el jueves 21 de septiembre. Esta foto ofrece una inusual buena imagen de la manera en que el equipo del tipo británico era ajustado sobre la chaqueta Denison antes de colocar el arnés de salto. El soldado de la derecha se coloca el pañuelo de camuflaje antes de ponerse el casco.

Un carro Sherman V de la División Acorazada de la Guardia. Este carro, el Monk, es el de mando del teniente coronel R.F.S. Gooch, del 1.º Batallón (Acorazado) de los Guardias Coldstream, identificable por el «ojo que lo ve todo», que era el emblema de la División de la Guardia, el número regimental 52 y el diamante de la plana mayor del escuadrón, todo ello en la caja de almacenamiento instalada en la proa del carro, y por el banderín del regimiento desplegado. La ametralladora del casco ha sido eliminada para colocar a un operador de radio adicional, y también hay una antena extra a la derecha del casco.

En Inglaterra, los tres batallones de infantería de la I.ª Brigada Paracaidista polaca despegaron a las 14:00 horas y volaron por la ruta norte. De sus 114 Dakota, 41 regresaron a causa del mal tiempo (incluyendo la virtual totalidad del 1.º Batallón), y tres aterrizaron en Bruselas. Sobre Driel esperaban a los polacos más de 100 cazas de la Luftwaffe que reclamaron el derribo de unos 25, junto con la artillería antiaérea, que reclamó 13 Dakota. A las 17:00 horas, el general de división Sosabowski aterrizó en Driel con 750 hombres y nada de equipo pesado, que se había perdido en los planeadores dos días antes.

A los alemanes, el aterrizaje de los polacos, coincidente con el desplazamiento hacia Elst del Kampfgruppe de las SS Knaust para enfrentarse a la Acorazada de la Guardia, les pareció un intento de flanquearlos para capturar el puente de Arnhem desde el sur. El *Obersturmbahnführer* Harper organizó rápidamente a 2.500 marineros, aviadores, tropas de defensa costera, policía holandesa de las SS e infantería alemana como fuerza de bloqueo (conocido como «Sperrverband Harper») entre los polacos y el puente, al oeste de la carretera de Nimega. Ciento quince aviones del Grupo 38 de la RAF, que volaban para reabastecer a los polacos, fueron interceptados por diez Fw 190, que de nuevo atravesaron la pantalla de los cazas de escolta y consiguieron derribar 23 aviones británicos. Otros 38 fueron dañados por los cazas o los anti-aéreos, y sólo 41 de las 300 toneladas de suministros enviadas pudieron llegar a los británicos en Oosterbeek. Tras la llegada de la noche, los polacos comenzaron a planear el cruce del Bajo Rin, pero los botes del XXX Cuerpo no llegaron hasta antes del amanecer.



Al norte de Eindhoven, la 101.^a continuó rechazando a los alemanes a cada lado de la «Carretera del Infierno» en una serie de ataques apoyados por los carros británicos. Los avances del VIII y el XII Cuerpos, que se habían abierto paso en campo abierto, aproximadamente a la altura del canal Wilhelmina, se habían virtualmente detenido. El teniente general Dempsey comenzó a mover el cuartel general del Segundo Ejército a San Oedenrode, y el mariscal Montgomery estableció el cuartel general táctico del 21.º Grupo de Ejércitos al sur de Eindhoven para estar más cerca de la batalla.

En respuesta al anterior mensaje de Eisenhower, Montgomery hizo una indicación al SHAEF pidiendo que Eisenhower hiciera bueno su compromiso con el esfuerzo en el norte deteniendo al Tercer Ejército de Patton y colocando al Primer Ejército de Hodges (también estadounidense) bajo alguna forma de control británico. El mismo día, Patton llegó a Versalles con la bendición de Bradley pidiendo más tropas para su avance a través del Rin. La respuesta de Eisenhower fue convocar una gran conferencia de comandantes de grupos de ejércitos y de ejércitos —la primera desde antes del desembarco del 6 de junio— para el día siguiente.

El viernes 22 de septiembre (Día D más 5) fue muy brumoso y no hubo vuelos de abastecimiento desde Inglaterra, pero la niebla empezaba a levantar. A las 09:00 horas comenzó el ataque del general Student sobre la «Carretera del Infierno» con el Kampfgruppe Huber (parte de la 95.^a División) desde el oeste y el Kampfgruppe Walter (principalmente, la 107.^a Brigada Panzer) desde el este, dirigido a cortar la larga porción indefensa de la carretera entre Uden y Grave. El ataque dividió a la 69.^a Brigada de la 50.^a División británica, que intentaba cubrir el hueco existente entre la 101.^a y la 82.^a Aero-transportadas. En respuesta, la 101.^a, ahora dentro del XXX Cuerpo y muy familiarizada con la utilización de apoyo aéreo, contó con 119 salidas de aviones Typhoon del Grupo 83 de la RAF, a lo largo de la «Carretera del Infierno» y durante todo el día.

No muy lejos, sobre Kleve y completamente al margen de la batalla de Arnhem, los cazas de la 9.^a Fuerza Aérea dominaban los cielos, mientras que la 8.^a Fuerza Aérea y el Mando de los Bombardeo, cuyos aparatos podrían haber influido considerablemente en la batalla, lanzaban ataques contra las ciudades alemanas. Los alemanes disfrutaron de superioridad aérea tan sólo en Arnhem y Nimega. El jefe de Estado Mayor del teniente general Dempsey, que intentaba llegar por avión hasta Horrocks en Nimega, fue derribado, aunque sobrevivió al ataque.

El general de división Taylor recibió algunos avisos del ataque en pinza alemán a través del PAN y envió rápidamente a Uden 150 hombres del 506.^º de Infantería Paracaidista a las 11:00 horas, sólo unos minutos antes de que llegaran los carros de combate alemanes. Un ataque limitado en el noroeste por parte del 501.^º y el 502.^º de Infantería Paracaidista tuvo que ser abandonado cuando el Kampfgruppe Huber alcanzó Veghel a las 14:00 horas, colocándose a tiro del puente. En el curso del combate, el coronel John H. Michaelis, comandante del 501.^º de Infantería Paracaidista, fue gravemente herido. El



A 160 metros sobre Driel, a las 17:00 horas, los primeros paracaidistas de la 1.ª Brigada polaca se preparan para saltar desde su C-47 Dakota. El Dakota tenía sólo una puerta de salto, que algunos pilotos preferían dejar abierta durante el vuelo. De esto se informaba al paracaidista líder del stick o sección de 15 hombres para que se apretasen al el piloto maniobraba bruscamente para evitar el fuego enemigo. Después de que se diera la señal de salto, el momento real del mismo era a menudo determinado por el jefe del stick, que antes debía comprobar los posibles obstáculos.

general de brigada Anthony McAuliffe, comandante de la artillería de la división, comenzó la defensa de Veghel con el 2.º Batallón del 501.º y acabó con ocho batallones, gracias a la llegada de refuerzos estadounidenses y británicos. Horrocks se vio forzado a dar media vuelta con el grueso de la 32.ª brigada de Guardias (los Granaderos y los Coldstream) para dirigirse al sur por la «Carretera del Infierno» desde Grave a Uden, despejando el camino de alemanes. Durante aquel día crucial ni los suministros ni el equipo, especialmente el de cruce de ríos, pudieron pasar por Veghel.

El renovado intento del XXX Cuerpo de alcanzar a la 1.ª Aerotransportada británica comenzó poco después del amanecer con órdenes de Horrocks de arriesgarlo todo. La 43.ª División atacó al norte desde Nimega, con la 214.ª Brigada avanzando hacia Driel, mientras que la 129.ª Brigada y el grupo de Guardias Irlandeses atacaban en Elst. El movimiento en la expuesta «isla», a la vista del enemigo, era casi imposible para ambos bandos y los vehículos, carentes de apoyo, eran objetivos al descubierto. Pero a las 08:30 horas unos cuantos vehículos blindados de la Caballería de la Guardia Real encontraron una ruta a través de los polacos hasta Driel. Estrictamente hablando, esto completó el enlace entre el XXX Cuerpo y la 1.ª Aerotransportada, cuatro días y 18 horas después del comienzo de «Market-Garden». Esa tarde, el teniente coronel Mackenzie cruzó el Bajo Rin y usó las radios de la Guardia Real para enviar un largo mensaje a Horrocks y Browning antes de ser rechazados a Nimega. Por la tarde, un solo batallón de infantería, el 5.º de la Infantería Ligera del Duque de Cornualles, llegó hasta los polacos con algunos carros.

A las 21:00 horas, Sosabowski, actuando a las órdenes de Horrocks, intentó cruzar el río hacia Heveadorp con cuatro botes neumáticos, todos los que estaban disponibles. Bajo intenso fuego alemán, cruzaron cerca de 50 polacos de los que sobrevivieron 35 para unirse al Regimiento de la Frontera. Un plan para que el 5.º Batallón de Infantería Ligera del Duque de Cornualles les siguiera esa noche fue cancelado y no llegaron más botes ni camiones anfibios DUKW. Los ataques alemanes continuaron alrededor de la bolsa de Oosterbeek, y a las 21:44 horas, Uquhart comunicó a Browning que el relevo en 24 horas era vital. Mientras tanto Bittrich convino un plan con Harper y Von Tettau para destruir la 1.ª Aerotransportada británica el día siguiente.

Los resistentes del PAN (holandeses) contribuyeron mucho a «Market-Garden», a riesgo de ser fusilados si eran capturados luchando con los Aliados. Dos miembros del PAN, que llevan brazaletes de identificación de color naranja, informan al equipo de Inteligencia de la 50.ª División (de Northumbria) cerca de Valkenswaard el lunes 25 de septiembre (véase la insignia de brazo de los «Tyne-Tees» de los dos oficiales británicos). Los fallos al utilizar la información proporcionada por el PAN contribuyeron a aumentar los problemas de la 1.ª División Aerotransportada británica en Arnhem. (IWM B10313)



Mientras la batalla rugía todo el día desde Veghel a Oosterbeek, los comandantes de grupos de ejércitos y de ejércitos de Eisenhower se reunieron en Versalles. Incluso para este vital encuentro, Montgomery fue fiel a su costumbre y envió al general de división De Guingand para representarle, porque no confiaba en sí mismo para hablar con los generales estadounidenses. Este encuentro empezó a arreglar los errores en el plan original de «Market-Garden» porque Eisenhower ejerció la autoridad a la que había renunciado el mes anterior. En lugar de acciones individuales contra un enemigo derrotado, Eisenhower insistió en un avance coordinado hacia el Rin de todos sus ejércitos, enfatizando la importancia del ataque del 1.^{er} Ejército canadiense para despejar el Escalda y abrir el puerto de Amberes, ahora que la guerra iba a terminar más allá de septiembre. Bradley recibió instrucciones para que Patton se detuviese (la orden formal al Tercer Ejército estadounidense se dio el día siguiente), mientras que al Primer Ejército se le ordenó girar hacia al norte hacia Aquisgrán, enviando al XIX Cuerpo (temporalmente reducido por Bradley a dos divisiones) al mando del general de división Charles H. Corlett al norte para cooperar con el VIII Cuerpo británico. A cambio, el Segundo Ejército británico cambiaría su eje de avance, con el VIII Cuerpo dirigiéndose por el noreste campo a través hacia Venlo y Kleve en lugar de que el XXX Cuerpo marchara hacia el norte pasando por Arnhem. Aunque el Primer Ejército estadounidense siguió al mando de Bradley, se autorizó a Montgomery a comunicar directamente con él.

Esa tarde, Montgomery visitó la 3.^a División en Weert, en la primera de una serie de visitas para explicar el nuevo plan a todo el Segundo Ejército británico. Aunque una cabeza de puente podría ser útil y había razones humanitarias para salvar a la 1.^a Aerotransportada, en aquel momento el avance del XXX Cuerpo al norte de Nimega era una operación secundaria y se había abandonado cualquier idea de un avance atravesando Arnhem. Dice mucho del estado de ánimo de Montgomery que pareciera creer en que este nuevo plan era factible y en que el teniente general O'Connor podría salvar su batalla.

Al día siguiente, el teniente general Dempsey colocó la 101.^a Aerotransportada en el VIII Cuerpo, mientras que la 50.^a División era reforzada por la 131.^a Brigada de la 7.^a Acorazada del XII Cuerpo y, junto con la Real Brigada de los Países Bajos «Princesa Irene», sustituyó a la 43.^a División en Nimega. El VIII Cuerpo tenía ahora que luchar en dos frentes: mientras que la 101.^a Aerotransportada y la 50.^a División se defendían de ataques desde el oeste y noroeste, la 3.^a División y la 11.^a División Acorazada tenían que avanzar hacia el Rin por el noreste, manteniendo el paso con el XIX Cuerpo estadounidense. Al XXX Cuerpo de Horrocks se le dejó con las tropas al norte de Grave —la 43.^a División, la 82.^a Aerotransportada y la fragmentada Acorazada de la Guardia—, mientras que el I Cuerpo Aerotransportado continuaba al mando de los supervivientes de la 1.^a Aerotransportada. Después de varias reuniones entre Montgomery, Dempsey y los comandantes de sus cuerpos de ejército y sus divisiones, el Segundo Ejército británico informó al I Cuerpo Aerotransportado a las 20:20 horas de que tenía permiso para retirar a la 1.^a Aerotransportada si fuera necesario, justo 24 horas después de la llamada de Urquhart.



El general de división «Roy» Urquhart en el jardín de su cuartel general en el hotel Hartenstein, el viernes 22 de septiembre, con el guión de la 1.^a División Aerotransportada tras él. Excepto por su boina y las insignias de rango, el uniforme de Urquhart es el de ordenanza para todos los oficiales británicos. Había sido general de brigada en la 51.^a División (Highland) antes de ser promovido al mando de la 1.^a División Aerotransportada en enero de 1944, sin experiencia previa en esta arma. A pesar de sus muy ortodoxos planteamientos, Urquhart era considerado por muchos en la división como un jefe fuera de lo común. (BWM BU1136)

EL FINAL EN ARNHEM, DEL 23 AL 26 DE SEPT.



Un capitán de la Brigada Real de los Países Bajos «Princess Irene» vistiendo uniforme y equipo británico con insignias de rango holandesas.

El sábado 23 de septiembre (día D más 6) hubo buen tiempo por primera vez desde el comienzo de «Market-Garden», a pesar de la niebla matinal y la lluvia de esa noche y, además, la 2.ª Fuerza Aérea Táctica estuvo fuertemente activa sobre Oosterbeek. Con apoyo aéreo y artillero, la 1.ª Aerotransportada británica resistía en sus pozos de tirador y en la casas, y Harzer y Von Tettau no podían romper las líneas del perímetro. Por la tarde, un airado Model visitó el cuartel general del II Cuerpo Panzer SS y le dio a Bittrich 24 horas más para aplastar a la 1.ª Aerotransportada. Model también cambió la estructura de mando del Grupo de Ejércitos B, colocando todas las fuerzas al oeste del saliente de «Market-Garden» bajo el mando del Decimoquinto Ejército, y todas las del este al mando del Primer Ejército Paracaidista, relevando finalmente de sus responsabilidades en el combate al Mando de las Fuerzas Armadas de los Países Bajos y al Wehrkreiss VI. Hasta el momento, el esquema defensivo de Model había tenido éxito en gran parte, deteniendo «Market-Garden» cuando ésta sólo había conseguido cubrir dos tercios del camino hacia su objetivo en el Zuider-Zee. Ahora, siguiendo la clásica costumbre de los contraataques alemanes en el Frente del Este, planeaba destruir tanto el I Cuerpo Aerotransportado como el XXX Cuerpo y volver a recuperar la línea del río Waal.

Más al sur, los alemanes reanudaron sus ataques contra Veghel por la mañana con el 6.º Regimiento Paracaidista (ahora dentro del Kampfgruppe Chill desde el oeste) y el Kampfgruppe Walther desde el este, pero fueron rechazados a mediodía. Tres horas más tarde, el 506.º de Infantería Paracaidista, con blindados británicos, enlazó con la 32.ª Brigada de Guardias en Uden, reabriendo la «Carretera del Infierno».

A las 13:00 horas, la retrasada última ola de refuerzos aerotransportados despegó desde Inglaterra en el puente aéreo más grande de «Market-Garden» desde su primer día. Escortados por cazas de la 8.ª Fuerza Aérea, 650 transportes de tropas y 490 planeadores volaron por la ruta norte casi sin incidentes y llegando a su destino a las 15:00 horas. La 82.ª Aerotransportada recibió 3 385 soldados en 428 planeadores, principalmente el retrasado 325.º Regimiento de Infantería en Planeadores, que debería haber llegado cuatro días antes. La 101.ª Aerotransportada recibió el 907.º Batallón de Artillería de Campaña en Planeador y el último del 327.º

de Infantería en Planeador. El material de transporte terrestre de ambas divisiones llegó desde Inglaterra a través de las playas de Normandía, completando su despliegue.

El 1.^{er} Batallón de la 1.^a Brigada polaca, al que se había hecho regresar el jueves 21 de septiembre, fue lanzado sobre Oude Keent, un aeródromo en desuso a las afueras de Grave que el I Cuerpo Aero-transportado planeaba usar para el reabastecimiento. El batallón marchó entonces hacia el norte para unirse a su brigada, que había sido puesta a las órdenes de la 130.^a Brigada de la 43.^a División por Horrocks. En Driel, 41 Dakota de la USAAF lanzaron suministros y equipo a Sosabowski, que cada vez estaba más dispuesto a mostrar su disgusto con el trato dispensado a su brigada por los británicos.

En la «isla», el avance del XXX Cuerpo frente al Kampfgruppe de las SS Frundsberg hacía pocos progresos, frenándose hasta que los suministros y el equipo pudieran llegarle en tanto que se despejaba la «Carretera del Infierno» más al sur. A última hora de la mañana, el teniente coronel Mackenzie alcanzó finalmente a Browning en el cuartel general del I Cuerpo Aero-transportado. Browning entregó a Mackenzie un mensaje de agradecimiento para que se lo hiciera llegar a Urquhart, pero aquel, aparte de quejarse del lento progreso de la 43.^a División, no tenía nada que ofrecer. Esa tarde, la 130.^a Brigada, con más equipo para cruzar el río, enlazó con los polacos en Driel y después de anochecer Sosabowski envió 200 hombres de su 1.^{er} Batallón en botes de asalto a través del Bajo Rin para unirse a la 1.^a Aero-transportada. A la mañana siguiente, Mackenzie también volvió a cruzar el río para unirse a su división.

El domingo 24 de septiembre (Día D más 7), el tiempo permaneció aceptable después de algo de niebla matutina y la 2.^a Fuerza Aérea Táctica pudo llevar a cabo 22 salidas de apoyo aéreo inmediato a la 1.^a Aero-transportada desde mediodía, a pesar de los problemas para identificar los objetivos dentro de la menguante bolsa de Oosterbeek. Gracias a la artillería del XXX Cuerpo y a sus propias cualidades combativas, la 1.^a Aero-transportada continuaba controlando el perímetro, aunque el general de brigada Hackett había resultado herido por la explosión de un proyectil esa mañana. Los hombres de Urquhart corrían ahora el riesgo de terminar como Frost, colapsados por el agotamiento y la falta de munición. A las 15:00 horas se llegó a una tregua sanitaria, cuidadosamente negociada entre la 1.^a Aero-transportada y el II Cuerpo Panzer, que permitió transferir a los alemanes 700 heridos, seguidos de otros 500 el día después. Esto dejó a Urquhart con cerca de 1.800 hombres para defender la bolsa, organizados en pequeños grupos.

Ambos bandos llevaban ya una semana combatiendo sin descansar y casi sin dormir, de manera que una sencilla unidad de refresco podría cambiar el signo de la batalla. Eso fue lo que ocurrió en el lado alemán con los Tigres Reales del 506.^o Batallón de Carros Pesados, del que dos compañías (30 carros) fueron enviadas al Frundsberg cerca de Elst, y otra compañía al lado este de la bolsa de Oosterbeek. Incluso antes de que esos carros llegaran, el



El general de división Sosabowski, con chaqueta Denison y uniforme de paracaidista, en su cuartel general de los bosques al este de Driel con el general de división G.I. Thomas, al mando de la 43.^a División (Wessex), probablemente el sábado 23 de septiembre. Thomas lleva un raro uniforme al estilo de antes de la guerra, con botas, vendas y pantalón de montar con la chaqueta sobre un suéter sin mangas y gafas de motorista en su gorra de general. Thomas, que tenía reputación de ofrecer consejos no solicitados, no se llevaba bien con Sosabowski y fue duramente criticado por la lentitud de su división durante «Market-Garden».



Dos paracaidistas británicos, uno de los cuales lleva la chaqueta de salto sin mangas, ajusta un contenedor de armas Mk 1 debajo de un avión antes del despegue desde Inglaterra. Provisto de su propio paracaídas, este contenedor fue usado para transportar gran variedad de pertrechos y equipo. Otros pertrechos fueron lanzados directamente desde las puertas abiertas de los aviones de carga. (IWM H37727)

XXX Cuerpo había hecho tan sólo un lento progreso al norte de Nimega frente a las defensas alemanas. El único éxito del día fue la captura de Bemmel por la 69.^a Brigada y los Guardias Galeses.

A las 09:30 horas, Horrocks, junto con Thomas y Sosabowski, supervisaron el otro lado del Bajo Rin desde el campanario de la iglesia de Driel. Thomas salió de allí creyendo que Horrocks había ordenado la retirada de la 1.^a Aerotransportada esa misma noche y comenzó a planear el cruce para tomar el Westerbouwing y ayudar a Urquhart. Horrocks, que más tarde negaría haber dado esas órdenes, se dirigió al cuartel general del Segundo Ejército británico para consultar a Dempsey. No se ha aclarado quién dio realmente la orden de retirada de Arnhem, pero Montgomery informó a

Soldados de la 1.^a División Aerotransportada en los terrenos del hotel Hartenstein despliegan paracaídas amarillos para guiar un lanzamiento aliado de suministros, probablemente el sábado 23 de septiembre. Como muestra esta foto, incluso cuando los pilotos aliados recibían indicaciones sobre el punto de lanzamiento, encontrar éstos entre los árboles y las casas era extremadamente difícil. (IWM BU1119)





Infantería alemana en la bolsa de Oosterbeek al final de la lucha. La mezcla de uniformes y armas que llevan estos hombres habla por sí sola. La habilidad alemana para mezclar fuerzas improvisadas en un corto plazo era muy admirada por los Aliados, pero aunque eso funcionaba bien para la defensa, tenían grandes dificultades para coordinar ataques. (IWM HU2126)

Hombres del Regimiento de Pilotos de Planeadores, con subfusiles Sten y pistolas, se abren paso entre los escombros de un edificio en Oosterbeek, el sábado 23 de septiembre. Los 1.200 hombres del Regimiento de Pilotos de Planeadores en Arnhem formaban dos «ailes», cada una de ellas equivalente a un batallón, y jugaron un importante papel en la defensa del perímetro. (IWM BU1121)



Un camión británico cargado de munición explota, esparciendo las brasas por la carretera, después de haber sido alcanzado por un disparo del Batallón Paracaidista Jungwirth cerca de Koevering en la llamada «Carretera del Infierno» en la tarde del domingo 24 de septiembre. Gran parte de la carretera en este punto estaba bordeada por árboles, facilitando las emboscadas a los alemanes. (IWM B10124A)

Londres de la decisión y del próximo ataque al noreste del VIII Cuerpo esa misma tarde. En cuanto se extendió la noticia de la retirada, se produjo una postrera oleada de actividad por parte de los mandos de los aerotransportados. El Primer Ejército Aerotransportado Aliado intentó conseguir que los cazas de la 8.^a Fuerza Aérea arrojaran sus tanques ventrales llenos de suministros a la 1.^a Aerotransportada, mientras Browning quería ahora que la 52.^a División (Lowland) fuera transportada allí de inmediato, una sugerencia que fue vetada por Dempsey y Montgomery.

En respuesta a la sugerencia del mariscal von Rundstedt de que todas las tropas en Holanda debían retroceder hasta el Maas para enfrentarse a la ofensiva del Segundo Ejército británico, Hitler pidió, por el contrario, una renovada ofensiva en Nimega y Veghel. Model aprovechó la ocasión para reclamar todavía más refuerzos, incluyendo la 363.^a División de Volksgrenadier que se encontraba al completo y que no podría llegar hasta después de la batalla.

El renovado ataque contra la «Carretera del Infierno» por el Kampfgruppe Chill comenzó poco antes del amanecer, buscando los puntos débiles en la línea defensiva de la 101.^a Aerotransportada. La mayoría de los alemanes fueron duramente rechazados, pero cuando caía la oscuridad, el debilitado batallón paracaidista Jungwirth, reforzado con una compañía de Jagdpanther del 559.^o Batallón de Asalto, cortó la carretera una vez más en Koevering, un poco al sur de Veghel. Horrocks, que se encontraba en St-Oedenrode con Dempsey, se vio separado del cuartel general del XXX Cuerpo durante todo el día. El KG Walther no llevó a cabo ningún ataque, y finalmente se vio obligado a retirarse a causa de la captura de Edurne, al este de Held, por la 11.^a División Acorazada, lo que abrió el camino para el avance del VIII Cuerpo. Sin embargo, y con la «Carretera del Infierno»



Oficiales de la 1.ª Brigada Paracaidista polaca, de la 1.ª División Aerotransportada y de la 43.ª División en el cuartel general de Sosabowski al este de Driel, probablemente el sábado 23 de septiembre, planeando el cruce del río por el 4.º Batallón del Regimiento Dorsetshire. Obsérvese el distintivo divisionario de los Dorsets, el «Wessex Wyvern», en el oficial de la izquierda y que, como muchos oficiales, Sosabowski no lleva insignias de rango o identificativas en su chaqueta Denison. Este hecho hace a veces muy difícil la identificación de las tropas aerotransportadas en las fotos.

cerrada al tráfico de suministros una vez más, Dempsey ordenó a O'Connor mantenerse donde estaba.

A las 02:00 horas del lunes 25 de septiembre (Día D más 8), la 43.ª División cruzó el Bajo Rin para ayudar a la 1.ª Aerotransportada, en medio de la oscuridad, la copiosa lluvia y el fuerte viento. Pero había botes y vehículos anfibios DUKW sólo para 350 hombres en dos compañías del 4.º Batallón del Regimiento Dorsetshire, de los que 315 alcanzaron la otra orilla para quedar inmediatamente bloqueados por el fuego alemán. El Kampfgruppe Von Tettau tomó 140 prisioneros, incluyendo al comandante del batallón, y aunque los Dorsets retuvieron una parte del Westerbouwing, apenas consiguieron algo más.

A las 08.08 horas, Urquhart avisó a Thomas que la evacuación, con el nombre en clave de Operación «Berlín», podría tener lugar esa noche. Como si fuera para poner énfasis en ese punto, el Kampfgruppe de las SS Von Allworden, con los nuevos Tigres Reales del 506.º Batallón de Carros Pesados, atacó esa tarde desde el este, adentrándose profundamente en la posición de Urquhart y amenazando con cercar a la 1.ª Aerotransportada británica. La artillería y 81 salidas de apoyo próximo de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica ayudaron a las tropas británicas a resistir un día más.

Supervivientes heridos de la 1.^a Aerotransportada británica capturados por los alemanes cuando éstos ocuparon la bolsa de Oosterbeek el martes 26 de septiembre. Uno de esos hombres parece llevar un abrigo alemán. Como en todas las batallas, en Arnhem hubo casos de prisioneros asesinados en ambos bandos. Pero, conociendo la reputación de brutalidad de las Waffen SS, los soldados heridos se sorprendieron de lo bien que fueron tratados por los alemanes. (TWM HU2131)



Durante la mañana, y una vez que el XXX Cuerpo aseguró finalmente Elst y Boxmeer, Horrocks se encontró con Browning en el Cuartel General del I Cuerpo Aerotransportado para discutir sobre la operación «Berlín», mientras que Montgomery y Dempsey se encontraban en Eindhoven. Con tantos alemanes concentrados en Oosterbeek, las patrullas de la Caballería de la Guardia Real descubrieron que el Bajo Rin se encontraba casi indefenso al oeste de Arnhem, y Horrocks consideró por un momento efectuar otro cruce. En cambio, la 43.^a División organizó esa noche un simulacro de cruce en Renkum, a 6 km al oeste de Oosterbeek, para ayudar a la retirada.

Con la ayuda de la 50.^a División británica y de la 7.^a Acorazada, el 506.^o y el 502.^o Regimientos de Infantería Paracaidista atacaron Hoevering durante el día y, a la caída de la noche, los rodeados alemanes abandonaron sus posiciones, después de minar la carretera. Éste fue el último esfuerzo del LXXXVIII Cuerpo, y al día siguiente, la 101.^a Aerotransportada limpió las minas y reabrió la «Carretera del Infierno».

Más hacia el este, el VIII Cuerpo atacó al Kampfgruppe Walther y a la 180.^a División de Infantería, ambas en retirada. Por la noche, la 11.^a Acorazada había alcanzado el Maas en Bosmeer, enlazando con el XX Cuerpo. Pero con sólo dos divisiones atacando por el noreste, O'Connor se encon-



Un oficial alemán (con gorra) identificado como el *Brigadeführer* Heinz Harmel, acompañado por algunos miembros del *Kampfgruppe* de las SS Frundsberg, habla a un prisionero polaco, lo más probable en Arnhem el martes 26 de septiembre. El polaco parece hacer de intérprete para los otros prisioneros visibles en el edificio de detrás. (IWM HU3722)



Supervivientes de la 1.ª Aerotransportada británica se recuperan de la operación «Berlin» en los terrenos del Colegio Misionero en Nimega el martes 26 de septiembre. Entre ellos, estos soldados y suboficiales representan a casi todos los regimientos de la 1.ª Aerotransportada que lucharon en Arnhem, aunque la mayoría pertenecen al 1.º Batallón del Regimiento de la Frontera. (IWM HU3722)

Un sargento del 508.º de Infantería Paracaidista, de la 82.ª División Aerotransportada, llevando el nuevo uniforme de campaña M-1943, que fue repartido a los soldados aerotransportados después de Normandía para reemplazar el uniforme caqui claro M-1942. Nótese el distintivo divisionario «All American» en una manga y la bandera estadounidense en la otra. Lleva botas de salto, un casco de paracaidista M-1C y un subfusil M-3 «engrasador». El panel de señales AL-141 (blanco por un lado, naranja por el otro) fue usado para marcar las zonas de lanzamiento y aterrizaje.



traba desplegado en exceso. En la línea del canal Willems, la 8.ª División ya defendía un frente de 35 km y que podían ampliarse a 51 km al día siguiente. Sólo se salvó por la llegada de la 7.ª División Acorazada estadounidense, ahora retornada al XIX Cuerpo, que se situó en línea junto a aquella.

A las 21:00 horas comenzó la operación «Berlín» con un bombardeo sostenido de la 43.ª División del XXX Cuerpo que acabaría a las 23 00 horas. A las 21.40 horas, dos compañías de los Reales Ingenieros canadienses con 21 botes de asalto (transportando catorce hombres cada uno) y dos compañías de los Ingenieros Reales, en otros 16 botes de asalto, comenzaron a cruzar el río. Dejando atrás sus heridos y algunos voluntarios, la 1.ª Aerotransportada comenzó a retirarse en medio de la lluvia a través de un hueco de 700 m de ancho hacia la orilla del río. Los alemanes continuaron sus disparos de mortero y tomaron 170 prisioneros, pero no intentaron rechazar a los británicos y a la 01:30 horas la retirada al norte del hotel Hartenstein se había completado. A las 02:00 horas la munición de la división fue destruida y los cañones clavados, y cuando empezó a amanecer el traslado terminó. Los supervivientes de la 1.ª Aerotransportada británica marcharon desde Driel a Nimega, donde su intendencia les esperaba con uniformes y equipo limpios.

A las 14:00 horas, los alemanes habían ya ocupado lo que quedaba de la bolsa de Oosterbeek, capturando a los soldados heridos que no podían moverse.

Con el final de «Berlín» a las 05:50 horas del martes 26 de septiembre (Día D más 9), «Market-Garden» también acabó. Desde el comienzo de la operación, el Primer Ejército Aerotransportado aliado había enviado con éxito 4.852 aviones de transporte de tropas hasta sus destinos, de los que 1.293 llevaban paracaidistas, 2.227 remolcaban planeadores y 1.282, suministros. En conjunto, se perdieron 164 aviones y 132 planeadores. El IX Mando de Transporte de Tropas de la USAAF sufrió 454 bajas, la RAF, 38 y el Grupo 46 otras 294 bajas. Unos 39.620 soldados fueron enviados por aire a sus objetivos (21.074 como paracaidistas y 18.546 en planeadores) con 4.595 toneladas de pertrechos. Sin embargo, sólo el 7,4 por ciento de los suministros dirigidos a la 1.ª Aerotransportada llegó a su destino.

Otras 6.172 salidas de aviones se llevaron a cabo en apoyo de «Market-Garden», y más de la mitad fueron de la 8.ª Fuerza Aérea, que perdió 125 aviones. Es significativo que la 2.ª Fuerza Aérea Táctica sólo volara en 534 de estas salidas, y que la 9.ª Fuerza Aérea hiciese 209 salidas. Browning se quejó de que la 2.ª Fuerza Aérea Táctica había rechazado 46 de las 95 peticiones de apoyo aéreo del cuartel general del I Cuerpo

Aerotransportado, sobre todo en terreno de escasa identificación de objetivos. Las fuerzas aéreas aliadas informaron de 160 aviones enemigos derribados y rescataron a 205 hombres del mar del Norte durante la operación.

Unos 10.300 hombres de la 1.ª División Aerotransportada británica y de la 1.ª Brigada Paracaidista polaca llegaron por aire a Arnhem. Unos 2.587 escaparon a través del Rin en la operación «Berlín» (1.741 de la 1.ª Aerotransportada, 422 del Regimiento de Pilotos de Planeadores, 160 polacos y 75 del Regimiento Dorsetshire), y 240 más regresaron con ayuda del PAN. Cerca de 1.600 heridos fueron dejados atrás en la bolsa de Oosterbeek, junto con 204 oficiales médicos y capellanes que se quedaron voluntariamente. Los alemanes informaron de que habían capturado a 6.450 prisioneros, heridos o no, por lo que la 1.ª Aerotransportada tuvo 1.300 muertos. La proporción más alta de bajas la tuvo el Regimiento de Pilotos de Planea-

Un carro de combate Sherman de la División Acorazada de la Guardia rebasa a un destruido PzKpfw, no lejos de Uden, el miércoles 27 de septiembre. El carro alemán podría pertenecer a la 107.ª Brigada Panzer, que como todas las formaciones alemanas en esa fecha tenía una mezcla de vehículos. Nótese los trozos de oruga sujetos al frontal del casco del Sherman para darle mayor protección. (IWM B10375)



dores y el Escuadrón de Reconocimiento del comandante Gough, en los que murieron más de uno de cada cinco hombres. Murieron tres de los nueve comandantes de batallón de la división, cuatro más fueron heridos y hechos prisioneros, junto con dos de los tres comandantes de brigada. En Arnhem se ganaron cinco Cruces Victoria, cuatro de ellas póstumas, incluyendo una para un piloto de un avión de abastecimiento.

En el curso de la batalla, la 1.ª Brigada Paracaidista polaca tuvo 378 bajas. Las dos divisiones aerotransportadas estadounidenses perdieron 3.664 hombres en conjunto: 1.432 de la 82.ª, 2.110 de la 101.ª y 122 pilotos de planeadores. Un comandante de batallón murió, otro fue gravemente herido, un jefe de regimiento también fue herido y se concedieron dos Medallas de Honor a título póstumo.

Según su propia estimación, las pérdidas totales del I Cuerpo Aerotransportado fueron de 6 858 hombres. Las bajas del Segundo Ejército británico sólo en «Market-Garden» son difíciles de calcular, pero pueden estimarse en 5.354, incluyendo 1.480 del XXX Cuerpo, lo que eleva el total de bajas aliadas a 16.805. Las bajas alemanas, como los efectivos de sus unidades, no pueden darse con exactitud en este período de la guerra. El mariscal Model estimaba que las bajas del Grupo de Ejércitos B en «Market-Garden» fueron 3.300, pero otros cálculos las sitúan en 2.000 muertos y 6.000 heridos.

A las 02:00 horas, cuando los últimos de sus hombres cruzaban el Bajo Rin, un empapado y exhausto general de división Urquhart alcanzó el cuartel general del I Cuerpo Aerotransportado y pidió ver al teniente general Browning, que se levantó y se vistió para mantener una breve conversación con Urquhart antes de mandarle a la cama. Por la tarde, Browning celebró una cena para Horrocks, Urquhart y Thomas, haciendo buen uso de su cocinero. La mañana siguiente, miércoles 27 de septiembre, Urquhart fue al cuartel general del 21.º Grupo de Ejércitos en Eindhoven, para informar él mismo sobre la batalla a Dempsey y a Montgomery.

En el corredor de «Market-Garden», el 21.º Grupo de Ejércitos se atrincheraba. Su frente, que alcanzaba ya los 240 km de largo el 16 de septiembre, se extendía como un largo dedo de territorio que se estiraba entre el «puente de Jock» hasta Driel y desde Bosmeer hasta Oss, donde la 7.ª División Acorazada del XII Cuerpo había enlazado finalmente con la Acorazada de la Guardia, añadiendo otros 200 km a defender. La lucha por mantener ese saliente continuaría, pero la batalla de Arnhem había terminado.



EL DÍA DESPUÉS

El final de la operación «Market-Garden» no fue más ordenado que su comienzo. El nuevo saliente sostenido por el Segundo Ejército británico amenazaba con dejar incomunicadas a la mayor parte de las tropas alemanas en Holanda occidental una vez que comenzara el ataque para limpiar el Escalda, y el 27 de septiembre la 712.^a División Estática del LXXXVIII Cuerpo intentó escapar a través de Grave, aunque fue rechazada por los Coldstream. La mañana siguiente, dos grandes ataques de la Luftwaffe, con más de 40 aviones e incluyendo cazabombarderos Me 262, dañaron ambos puentes en Nimega. Aquello fue seguido por un ataque suicida esa misma noche por parte de doce buceadores alemanes que los dejó cerrados durante 24 horas.

El 1 de octubre, el mariscal Model comenzó su contraataque contra el XXX Cuerpo en la «isla», con el II Cuerpo Panzer de las SS desde el norte, el XII Cuerpo de las SS desde el oeste y el II Cuerpo Paracaidista desde el este a través de los altos de Groesbeek. En cinco días, la ofensiva alemana sobre el abierto *polder* fue duramente derrotada por la potencia de fuego aliada, y el 7 de octubre el II Cuerpo Panzer de las SS cesó sus ataques. El mismo día, los ataques aéreos de la USAAF y de la RAF cerraron al tráfico el puente de Arnhem y el 4 de febrero de 1945 lo volaron los propios alemanes.

De izquierda a derecha, el teniente general Ritchie (fumando uno de sus famosos cigarrillos), al mando del XII Cuerpo; el teniente general O'Connor, del VIII Cuerpo; el general de división D.A.H. Graham, de la 50.^a División (Northumbria); Dempsey y Montgomery revisan el mapa de la situación al final de «Market-Garden» en el cuartel general divisionario de Graham cerca de Beest, el jueves 28 de septiembre. El general de división Verne, al mando de la 7.^a División Acorazada, estaba también presente. A pesar de las sonrisas ante la cámara, Montgomery recomendaría la sustitución de O'Connor esa misma noche. (IWM B10388)





Un soldado del Regimiento Paracaidista, armado con un subfusil Sten Mk II, vestido con una chaqueta Denison, que lleva sobre el uniforme de combate, y luciendo la famosa boina roja (realmente, burdeos) y la insignia del regimiento. También lleva al cuello el pañuelo mimético y calza las botas con polainas. El herido es un teniente del Real Cuerpo Sanitario del Ejército, con una venda sujeta a su rostro. Nótese la insignia de teniente de planeadores y la daga Fairbairn-Sykes, algo que sería una contravención de la norma que prohibía a los sanitarios llevar armas.

Los supervivientes de la 1.^a Aerotransportada británica volvieron como héroes a Gran Bretaña una semana después de su evacuación de Arnhem, y la 1.^a Brigada Paracaidista polaca se unió a ellos poco más tarde. Pero la amenaza alemana al nuevo saliente hizo imposible la retirada de las dos divisiones aerotransportadas estadounidenses. El 5 de octubre, la 101.^a Aerotransportada ocupó las posiciones de la 43.^a División en la «isla», justo a tiempo de repeler el último ataque de Model, realizado por la 363.^a División Volksgrenadier. A pesar de las protestas de Brereton, Montgomery convenció a Eisenhower para dejarle mantener a la 82.^a Aerotransportada en línea hasta el 13 de noviembre y a la 101.^a hasta el 27 del mismo mes. Las dos divisiones tuvieron más bajas en este período que durante la misma «Market-Garden». El general de división Taylor fue herido ligeramente y el coronel Howard Johnson, al mando del 501.^o de Infantería Paracaidista, resultó muerto.

La batalla de Amberes para despejar el estuario del Escalda comenzó casi inmediatamente después del final de «Market-Garden». No acabó hasta el 28 de noviembre, cuando Amberes fue abierta oficialmente a los buques de carga, y costó 30.000 bajas al 21.^o Grupo de Ejércitos. En respuesta a la huelga del transporte holandés convocada para que coincidiera con «Market-Garden», los alemanes detuvieron todo el transporte civil en el país y 18.000 holandeses murieron en el «invierno del hambre» que siguió. Sin embargo, el PAN continuó ayudando a los soldados aliados que huían en el norte de Holanda. El general de brigada Lathbury escapó con 142 hombres en octubre y el general de brigada Hackett en febrero.

El fracaso en Arnhem y la necesidad de abrir el Escalda condenó a las tropas, tanto del 21.^o Ejército como del Grupo de Ejércitos B, a un invierno miserable, combatiendo en el terreno llano y pantanoso de Holanda. En la primavera, la atención aliada se dirigió hacia el cruce del Rin en Alemania más que hacia la liberación de Holanda, y Arnhem no sería finalmente liberada por las tropas británicas del Primer Ejército canadiense hasta el 14 de abril de 1945.



En el final de «Market-Garden», un oficial de información de la 1.^a Brigada Paracaidista polaca pregunta a sus hombres mientras le escucha un oficial de la 1.^a División Aerotransportada (de espaldas a la cámara). La 1.^a División Aerotransportada volvió a Inglaterra el 30 de septiembre, seguida por los polacos el 7 de octubre, tres días antes de que se despachase el informe de Browning sobre la acción en la batalla.



El general Gerald Lathbury, comandante de la 1.ª Brigada Paracaidista, fotografiado en Inglaterra tras su reseñable huida de los alemanes después de «Market-Garden». Mientras se recuperaba de sus heridas vigilado por los alemanes en el hospital de Santa Isabel de Arnhem, Lathbury escapó con ayuda del PAN y guió a su grupo (incluyendo a cuatro tripulantes de planeadores estadounidenses) a través del Bajo Rin el 22 de octubre, siendo recogidos por botes de asalto del 506.º Regimiento de Infantería Paracaidista. (IWM H41640)

El informe del OB del Oeste sobre «Market-Garden», elaborado en octubre de 1944, atribuía principalmente el fracaso aliado a la decisión de prolongar el desembarco aerotransportado en más de un día. Un análisis de la Luftwaffe añadió que las zonas de aterrizaje se extendían formando un frente débil y demasiado alejado de la línea principal aliada. El general Student contempló los desembarcos aerotransportados como un inmenso éxito y culpó del fracaso final a la lentitud del XXX Cuerpo en alcanzar Arnhem. A este respecto, el *Generalfeldmarschall* (mariscal) Model merece el reconocimiento por su habilidad defensiva en «Market-Garden», especialmente si se tiene en cuenta el estado del Grupo de Ejércitos B en septiembre de 1944, y por haber comprendido la importancia vital de los puentes de Nimega. Aunque pasó a la historia como la «batalla de Arnhem» (o de Arnhem-Oosterbeek para los holandeses), habría que llamarla «batalla de Nimega», como han hecho algunos estadounidenses.

En octubre de 1944, el teniente general Brereton informó en Washington al general Marshall y al general Arnold de que «Market» había sido un brillante éxito, y en lo que a él concernía, era bastante cierto. El teniente general Bradley atribuyó enteramente la derrota de «Market-Garden» a Montgomery y a la lentitud británica en la «isla» al norte de Nimega. El general de división Urquhart, que mandaría por última vez la 1.ª Aerotransportada en la liberación de Noruega al final de la guerra, culpó del fracaso en Arnhem en parte a la elección de los lugares de aterrizaje, demasiado alejados de los puentes, y en parte a su propia conducta el primer día de la batalla. El informe del teniente general Browning culpó al error de estimación de la resistencia alemana por parte del XXX Cuerpo y a su lentitud en la «Carretera del Infierno», así como al tiempo atmosférico, a su propio equipo de comunicaciones y a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica por fallar en los suministros aéreos. También consiguió que el general de división Sosabowski fuera apartado del mando de la 1.ª Brigada Paracaidista polaca por su actitud crecientemente hostil.

La reacción más inmediata del mariscal de campo Montgomery en relación a «Market-Garden» fue culpar al teniente general O'Connor por no conseguir el milagro esperado. El 28 de septiembre recomendó que Browning sustituyera a O'Connor en el mando del VIII Cuerpo, y Urquhart a Browning. De hecho, Browning dejó Inglaterra en noviembre, tras ser nombrado jefe de Estado Mayor de su viejo patrón, el almirante lord Louis Mountbatten, ahora al frente del Mando del Sureste Asiático. No subió más alto en el Ejército, pero llegó a ser interventor de la Caballería de la Guardia Real después de la guerra. O'Connor dejó el VIII Cuerpo voluntariamente en noviembre de 1944, después de ser promovido al mando en el Ejército de Oriente en la India.

En una reflexión posterior, Montgomery se culpó a sí mismo por una parte del fracaso de «Market-Garden», y a Eisenhower por el resto. También alegó que el saliente a lo largo de la «Carretera del Infierno» proporcionó una base para los ataques por el este a través del Rin en 1945, describiendo

«Market-Garden» como exitosa en un 90 por ciento. De nuevo, Montgomery estaba en lo cierto en sus propios términos, puesto que la batalla había forzado a Bradley a volver a desplegar el Primer Ejército estadounidense en el norte y a parar a Patton. Pero en octubre, Bradley puso el Noveno Ejército a cargo del XIX Cuerpo en el límite con el 21.º Grupo de Ejércitos, dejando al Primer Ejército con dos cuerpos agrupados en torno a Aquisgrán y a un cuerpo más desplegado en exceso a lo largo del bosque de las Ardenas para mantener el contacto con el Tercer Ejército, que reinició sus ataques por el este en noviembre. El 16 de diciembre, los alemanes tomaron ventaja de este error de despliegue y lanzaron su ofensiva a través de las Ardenas. El legado directo de la batalla de Arnhem fue la batalla de las Ardenas (véanse los dos libros de esta colección dedicados a la misma). El 28 de diciembre, el teniente general Horrocks, a cuyo XXX Cuerpo se había encomendado apoyar a los estadounidenses en la batalla, sufrió otro colapso. Montgomery continuó protegiendo a Horrocks, enviándole a casa a descansar antes de devolverle al XXX Cuerpo para la batalla final.

La siguiente gran operación aerotransportada aliada, y la última de la Segunda Guerra Mundial, buscó rectificar los evidentes fallos de «Market-Garden». En la operación «Varsity» del 24 de marzo de 1945, 1.696 aviones y planeadores transportaron al este del Rin a 21.680 soldados del XVIII Cuerpo Aerotransportado estadounidense (formado por las divisiones aerotransportadas 17.ª estadounidense y la 6.ª británica), al mando del teniente general Ridgway, todo ello como parte del cruce del río cerca de Wesel a cargo del XII Cuerpo británico. La fuerza completa aterrizó en dos horas, apenas a 8 km por delante del XII Cuerpo, con quien contactó el mismo día. Acabada la guerra, «Market-Garden» ha quedado como el único intento de los Aliados de usar una gran fuerza aerotransportada para penetrar en profundidad en Europa.



Personal del 507.º Regimiento de Infantería Paracaidista, de la 17.ª División Aerotransportada («Golden Tails») embarca en un C-46 Commando para la operación «Varsity», el 24 de marzo de 1945. Al desembarcar dos divisiones aerotransportadas completas (cada una con dos, e incluso tres, brigadas o regimientos de paracaidistas) en un solo puente aéreo, «Varsity» se convirtió en la más grande y densa de las acciones aerotransportadas nunca organizadas, mayor incluso que el primer día de «Market-Garden». Aunque tuvo éxito, fue también la más costosa, ya que casi la cuarta parte de los aviones fueron derribados o alcanzados por fuego terrestre. Junto con «Market-Garden», contribuyó a sembrar serias dudas sobre el futuro de las operaciones aerotransportadas después de la guerra.

EL CAMPO DE BATALLA, HOY

El área de «Market-Garden» no ha cambiado mucho desde la Segunda Guerra Mundial, aunque hay más carreteras y zonas edificadas. La carretera A67/E34 discurre de oeste a este desde Amberes a Venlo y al sur de Eindhoven, y es significativamente más grande que en 1944. Nimega y Arnhem también han crecido en tamaño y ambas han reconstruido sus centros urbanos, que habían sido dañados durante la batalla.

El punto de comienzo para visitar el campo de batalla de Arnhem es el Museo de las Fuerzas Aerotransportadas, en el viejo hotel Harienstein, en Oosterbeek. Hay columnas conmemorativas, algunas con el símbolo de Pegaso, que identifican los lugares importantes del campo de batalla. Los puentes de carretera y ferrocarril de Arnhem fueron reconstruidos después de la guerra. Se inauguró un nuevo puente de carretera en 1977, un poco al oeste del original, con el nombre de «Puente John Frost». La carretera A48 bordea ahora Arnhem por el este, transitando por el Bajo Rin, y conduce eventualmente hasta Deventer, donde el puente sobre el río IJssel fue usado para representar el de Arnhem en la película *Un puente lejano*.

La «Club Route», el «puente de Joe» y los puentes de Grave y Heumen están intactos. Entre los monumentos a la 101.^a y a la 82.^a Aerotransportadas están los de Son, Best, Veghel y la iglesia de San Antonio en Breedeweg, en el límite sur de los altos de Groesbeek. En Nimega se ha construido un nuevo puente en el mismo sitio que el antiguo y los principales detalles del terreno todavía son identificables.

Foto del centro de la ciudad de Arnhem, visto desde el sureste hacia la carretera del puente, tomada por un Mosquito del 2.º Grupo de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica de la RAF, durante el bombardeo preliminar de las defensas alemanas en el área de «Market-Garden» la mañana del domingo 17 de septiembre. La calzada elevada y las casas del lado norte de la carretera del puente constituyeron las defensas del teniente coronel Frost. El terreno llano del sur, al otro lado del río, era el lugar planeado para el aterrizaje de la 1.ª Brigada Paracaidista polaca. (IWM CL1201)



BIBLIOGRAFÍA

Aunque la batalla de Arnhem era bastante conocida antes de 1974, después de esa fecha alcanzó mucha fama gracias en gran parte al libro de Cornelius Ryan *Un puente lejano* y a la película basada en él. Desde entonces ha habido un pequeño torrente de libros de variada calidad sobre «Market-Garden», junto con la publicación de fuentes provenientes de los archivos de los servicios de información y memorias de mandos combatientes en ambos bandos. La mayoría de estos libros no están disponibles fuera de las librerías especializadas, y sería necesaria la publicación de un estudio completo y actualizado.

- Golden, L., *Echoes From Arnhem*. Londres, 1984. Memorias personales de un superviviente de Arnhem, lleno de información técnica sobre todo acerca de los problemas de transmisiones.
- Hudson, J. A., *Out Of The Blue*. Indiana (EE UU), 1972. Un relato erudito sobre las fuerzas aerotransportadas estadounidenses, comenzando con un estudio fuera de lo habitual sobre «Market-Garden».
- Kershaw, R., *It Never Snows In September*. Londres, 1990. Un excelente relato de la batalla desde el punto de vista alemán.
- Powell, G., *The Devil's Birthday*. Londres, 1984. A pesar de algunos defectos, es el mejor relato de «Market-Garden» disponible hasta la fecha, con una buena bibliografía.
- Ryan, Cornelius, *Un puente lejano*. Inédita Editores, Barcelona, 2005. El clásico relato periodístico de la batalla, también con una buena bibliografía.
- Sims, J., *Arnhem Spearhead*. Londres 1978. La batalla, vista esta vez por un soldado que participó en ella.
- Urquhart, R., *Arnhem*. Londres, 1958. Reeditado en rústica en 1960. El relato personal de este comandante de división.
- Weighley, R., *Eisenhower's Lieutenants*. Indiana (EE UU) y Londres, 1981. La alta estrategia de la campaña en Europa noroccidental, con una buena sección dedicada a «Market-Garden».

ÍNDICE

Las cifras en **negrita** corresponden a ilustraciones.

Adair, general de división Allan 16, 43
alemanas, fuerzas 23, 25, 30, 31, 61, 71, 73
II Cuerpo Paracaidista 63
II Cuerpo Panzer de las SS 13, 26, 32
3.^{er} Batallón de Policía Holandesa de las SS 45, 55
9.^o Batallón de Reconocimiento de las SS 46, 51
LXXXVI Cuerpo 48
Kampfgruppe Chill 26, 43, 45, 82
Kampfgruppe Henke 48
Kampfgruppe Von Teutau 51, 71, 82
Kampfgruppe Walther 24, 26, 32, 42, 48, 74, 82
Kampfgruppe de las SS Frundsberg 24, 25, 46
Kampfgruppe de las SS Hohenstauffen 24, 43
Kampfgruppe de las SS Knaust 70-71
Kampfgruppe de las SS Spinder 46, 58
Kampfgruppe de las SS Von Althoden 82
Cuerpo Feldt 48, 55, 63, 71
orden de batalla 25-26
refuerzos 51, 54, 59, 81
aliadas, fuerzas 47, 54, 55-56, 57, 76, 77-79;
véase también estadounidenses, fuerzas
1.^{er} Escuadrón de Reconocimiento Aerotransportado 48
1.^a Brigada en Planeadores 40, 45, 51
Primer Ejército Aerotransportado Aliado 9, 18
1.^a División Aerotransportada británica 22, 57, 82, 85, 86
ausencia de mando 51, 56
objetivos 31
resistencia 77, 78
retirada 82-83, 85-87
1.^a Brigada Paracaidista 99, 32, 45-46, 57
1.^o Brigada Paracaidista polaca 57, 59, 61-62, 71, 72, 73-74, 74, 75, 78, 87
Segundo Ejército británico 16, 17, 87
4.^a Brigada Paracaidista 55
VIII Cuerpo 31, 56, 66, 74
XII Cuerpo 31, 42-43, 66, 74
21.^o Grupo de Ejércitos 6, 9, 11
XXX Cuerpo 17, 31-32, 42-43, 58-59, 62, 75, 78, 83
43.^a División 71, 83, 85
50.^a División (Northumbria) 42, 42
División Acorazada de la Guardia 12, 17-18, 31, 32, 47, 66
avance de la 42, 47-48, 58, 62, 71
orden de batalla 21-23
Real Artillería 40, 71
Regimiento de Pilotos de Planeadores 80
Regimiento South Staffordshire 51, 55, 58
Amberes, batalla de 90
Apoyo aéreo 9, 33-38, 39, 47, 57, 74, 85
2.^a Fuerza Aérea Táctica 16, 18, 77, 78, 82
Ardenas, batalla de las 92
Arnhem 48-49, 59-60, 63, 66, 70-71, 93

acción final 71
puente de 46, 48-49, 50, 59-60, 63, 66, 68-69
voladura 88
aterizajes 39-40, 40, 41, 55, 59
aviones 17, 18, 33, 34, 35, 39, 40, 40, 41
C-47 Dakota 17, 20, 32, 35, 38
bajas 61-62, 67, 83, 84, 86, 87
Barlow, coronel Hilary 58
Best 48, 54
Bittrich, *Obergruppenführer* Wilhelm 15, 32, 43, 45, 66
Bradley, teniente general Omar Nelson 9, 11, 91
Brereton, teniente general Lewis Hyde 9, 9, 14, 17, 38, 57, 91
planes 29
Browning, teniente general Frederick
Arthur Montague 13, 13, 14, 34, 38, 87, 91
cuartel general 54, 78
planes 27, 29, 31
carros de combate 12, 60, 63, 73, 86-87
«Carretera del Infierno» 61, 62, 63, 74, 75, 77, 81, 82, 85
«Club Route», la 32, 42
comunicaciones 11, 13, 43, 54
cronología 10
Dempsey, teniente general sir Miles 12, 16, 74, 76, 88
Dietrich, *Obergruppenführer* Joseph Sepp 14
Eindhoven 47, 48, 62
Eisenhower, general Dwight David 6, 8, 8, 9, 67, 74
control de mando 11, 76
planes 76
y Montgomery 17-18
estadounidenses, fuerzas 21-23, 55, 59, véase también aliadas, fuerzas
82.^a Aerotransportada 40, 43, 58, 63, 71, 87, 90
objetivos 31, 43
101.^a Aerotransportada 35, 39, 59, 85, 87, 90
«Carretera del Infierno» 61, 74
objetivos 31, 43
376.^a Batallón de Artillería Paracaidista 40
Feldt, general Kurt 45
Frost, teniente coronel John 46, 51, 51, 59-60
toma del Puente de Arnhem 46
herido 66
Gavin, general de brigada James Maurice 9, 31, 40, 48, 58
Gooch, teniente coronel R.F.S. 73
Gough, comandante C.F.H. 45, 46, 66, 71
Graham, general de división D.A.H. 88
Grave, puente de 27, 43
Groesbeek, altos de 43, 45, 48, 55, 63, 71
guías 35, 37

Guingand, general de división Francis Wilfred de 11, 76
Hackett, general de brigada J.W. 34, 56, 59, 78
Harmel, *Brigadenführer* Heinz 48, 84
Hartenstein, hotel 32, 79
Haxer, *Obersturmbahnführer* 46, 59, 73
Hicks, general de brigada P.H.W. 34, 51, 56, 56, 70-71
Higgins, general de brigada 54
Hitler, Adolf 14, 45, 82
Holanda, avance en 13
Horricks, teniente general Brian Gwynne 11, 12, 16, 31, 42, 53, 75, 81, 92
Kussin, general de división 46, 46
Lathbury, general de brigada Gerald 43, 44, 49, 88, 89
Luftwaffe 25-26, 38, 45, 47, 60, 88
Mackenzie, teniente coronel 75, 78
material 18, 20, 35, 39-40, 79
equipos de radio 54
medallas 87
Model, mariscal Otto Moritz Walther 14, 14, 15, 24, 25, 43, 77, 82, 90
contraataques 88
órdenes de evacuación de civiles 62
planes 32, 45, 71
refuerzos prometidos 45
Montgomery, mariscal de campo Bernard Law 6, 9, 10, 16, 76, 81, 88, 91
acuerdo para retrasar 16
informes optimistas 43
opiniones estadounidenses sobre 9
planes 8-9, 27
y Eisenhower 8, 17, 67, 74
monumentos 93
moral 16, 20, 25
Nimega 31, 58, 62, 64-65, 71
puente de 45, 48, 51, 72
Normandía, batalla de 6, 8, 9
O'Connor, teniente general sir Richard Nugent 12, 88
oficiales de enlace 18, 20, 47
Oosterbeek 45, 46
Oosterbeek, bolsa de 61, 68-69, 70, 75, 78
alemanes 66, 67, 80, 86
defensa británica 66, 71, 80
operación «Berlin» 83, 85-87
operación «Garden» 30
operación «Market» 29, 31-32, 36-37, 91
operación «Market-Garden» 6, 17-18, 44, 66-67, 86, 88, 92
causas del fracaso 90, 91
plan 28-29
operación «Varsity» 92, 92
organización 17, 21-23, 25-26
PAN, (resistencia holandesa) 43, 48, 54, 62, 75, 90

Patton, teniente general George Smith 9, 74
prisioneros de guerra 55, 83, 84, 87
«Puente de Joe» 17

Ridgway, general de división Matthew
Bunker 9, 18, 47, 88
Rundstedt, mariscal Karl Rudolf Gerd von
15, 15

situación
18 de septiembre 56
19 de septiembre 60
20 de septiembre 67-68
26 de septiembre 87
Son 43, 48, 58, 59

Sosabowski, general de división Stanislaw 13,
23, 75, 78, 82, 91
Student, general Kurt 15, 15, 43, 45, 90
suministros 55, 56, 59, 61, 73, 79, 87

Taylor, general de división Maxwell
Davenport 30, 43, 54, 74, 90
teatro de operaciones 6-7
Arnhem 48-49
operación «Market-Garden» 44
Tedder, capitán general de aviación Arthur
William 17, 34
terreno 27, 29
Thomas, general de división G.I. 78, 81
Thompson, teniente coronel W.F.K. 40

tiempo atmosférico 33, 47, 57, 61, 70,
74, 77

uregna sanitaria 78

uniformes, aliados 19, 24, 33, 77, 85, 89
Urquhart, general de división Robert
Elliot 23, 30, 33, 51, 76, 87, 91
desaparición de Gough 45
en la bolsa de Oosterbeek 61, 70, 71,
75, 83
retoma el mando 58

Veghel 75, 77

Waal, río 31, 43, 62-63, 64-65

Operación Market-Garden

Stephen Badsey

La operación «Market-Garden» fue una de las más audaces y controvertidas de la Segunda Guerra Mundial –una penetración conjunta por parte de una columna acorazada y una operación aerotransportada a gran escala– pensada para romper decisivamente las defensas alemanas. Si se hubiera conseguido, la guerra podría haber terminado en 1944, pero el doble ataque fracasó en sus objetivos finales.

Este libro detalla cómo, en lugar de ser relevados en 48 horas, tal y como estaba previsto, los paracaidistas británicos estuvieron aislados durante nueve días. Enfrentados a dos divisiones panzer de las SS cuya presencia no se esperaba, los Aliados fueron finalmente evacuados a través del Rin después de haber librado un increíble combate: de los 10.000 hombres que participaron, sobrevivieron menos de 2.000.

